

MINISTERIO DE MARINA

CAPITAN DE NAVIO

JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO I

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA - PERU

Historia Naval del Perú / JOSE VALDIZAN GAMIO

CANTAR DE NAVIO

JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO I

PROLOGO LUIS E. VALCARCEL

EDITORIAL CENTRAL

IMPRESA

85.03359/V18

1925 + 1

081150

COMISION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1980

MINISTERIO DE MARINA

CAPITAN DE NAVIO

JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO I

PROLOGO: LUIS E. VALCARCEL

BIBLIOTECA CENTRAL

DIRINTEMAR

Clasif.

Nro. Inv.

Fecha:

985.03359/V18
1825 T.I
08/15/0

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1980

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

Sobrecubierta: Josué Valdez

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

Impreso en el Perú

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

PROLOGO LUIS E. VASCARCEL

BIBLIOTECAS

COLECCION

NO. 1

1980

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA - PERU - 1980

Dedicatoria

A la pléyade de hombres de mar que mediante sus esfuerzos, heroísmo y valor, fueron haciendo día a día —y durante más de cuatro siglos— una Historia Naval que, con el tiempo y por ejemplar atavismo, continúa escribiéndose hoy como la de una Marina de Guerra que enorgullece al Perú.

J. V. G.

Agradecimiento

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

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

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

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

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

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

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

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

A todos, mi más sincero reconocimiento.

JOSE VALDIZAN GAMIO

Al Lector

Este libro que comienza Ud. a leer, es debido al propósito de interesar al público en el proceso de la creación y desarrollo de la Marina de Guerra del Perú.

Quien ha tenido a su cargo tan importante papel es una autoridad, no sólo en el campo histórico sino principalmente en el ejercicio de su profesión; como que se trata de un distinguido jefe de nuestra Marina, el Capitán de Navío José Valdizán Gamio. Por lo tanto Ud. como los demás lectores encontrarán en esta obra todo lo investigado en largos años sobre la aparición y desarrollo de la vida náutica en el Perú.

Es interesante subrayar desde el principio que la materia histórica es cuidadosamente presentada con acopio de innumerables estudios previos, consultados en una abundante bibliografía.

Todas las informaciones aquí contenidas, están respaldadas por comprobaciones realizadas a través de muchos años por notables historiadores peruanos y extranjeros.

A quien esto lea le va a interesar desde el comienzo de la lectura cuanto expone el autor sobre el período más lejano de la Cultura Peruana, es decir desde los tiempos anteriores al descubrimiento de América y por consiguiente al del Perú.

Se le hizo más difícil aún, comprobar lo que podría afirmarse sobre el conocimiento que pudieron tener los habitantes de este Continente que eran tan ajenos a la vida náutica. Recuérdese que

el Perú permanecía separado de las otras partes de la Tierra por una increíble ausencia de relación con otras gentes que no fueran las que poblaban el territorio del Perú y el de los pueblos vecinos, pues inclusive se ignoraba la existencia de otras naciones.

Había pues que encontrar algunas manifestaciones de expansión de su limitado conocimiento. Así en la investigación se encuentran algunos hechos que permiten suponer ciertos contactos que rompen con nuestra "clausura". Así por ejemplo, se hace referencia muy interesante a la venida del personaje un tanto mítico de Nay Lam, que llega a las costas de Lambayeque acompañado de un grupo que sin mayor dificultad entra a la nueva tierra y la conquista.

Otro hecho muchas veces considerado como una creación fantástica es el famoso viaje emprendido por Túpac Inca Yupanqui, a la cabeza de una escuadra de más de mil embarcaciones que atraviesa el Océano Pacífico hasta llegar a las orillas del otro Continente y sentar sus reales en dos islas, que se conocen con el nombre de Haua Chumpi y Nina Chumpi. Estos nombres significan Cinturón de Afuera y Cinturón de Fuego y la palabra Chumpi que significa Faja; dichas islas tienen tal forma pues son casi circulares, una guarda dentro agua y la otra restos de una explosión volcánica.

Esta extraordinaria aventura era, según las crónicas, dirigida por Antarqui, desde el aire, como un mítico personaje. El autor en este caso hace uso de todos los recursos con que cuenta un historiador: consulta las crónicas españolas y peruanas que se ocupan de esta increíble aventura.

Se suman todas las versiones y se obtiene como resultado la casi evidencia de que tal viaje se realizó, inclusive, refiriéndose a las cosas extrañas que trajeron de aquella lejanía oceánica, que fueron depositadas en el templo del Sol del Cusco.

Enseguida se ocupa el historiador, no ya de algo imaginario o fantástico sino de un hecho comprobado: la relación existente entre zonas septentrionales del Pacífico, no muy lejanas, y los centros comerciales que corresponderían hoy a las costas de Lambayeque y La Libertad. Grandes barcas cuyas dimensiones recuerdan los cronistas, mercaderes peruanos llevaban fuera del Perú muchas obras de su conocida manufactura, como tejidos, adornos de cerámica, objetos de oro y plata, etc.

Estaba pues establecido un activo comercio entre regiones próximas. En cambio nunca se comprobó que existiese un tráfico regular con regiones de América Central y de México.

En ninguna de las muchas excavaciones hechas en el Perú se encontraron objetos correspondientes a las Culturas Azteca o Maya.

Prosiguiendo el curso de la Historia, el autor menciona todo lo ocurrido durante un largo periodo en que regularmente los conquistadores españoles se acercaban con lentitud al fabuloso Imperio del Oro y de la Plata, que ya figuraba en las páginas del ansiado descubrimiento.

Desde la llegada de los españoles a costas peruanas, comienza el interés creciente por el desarrollo náutico. Ya estaban a la vista las naves hispánicas portadoras de los futuros conquistadores del Perú. Ya era el tiempo de los grandes barcos y el crecido número de gentes que los conducían. Era el comienzo de la vida náutica en que primero jugaron las naves dedicadas al intercambio entre el Perú y España a través de Panamá. Cada día eran mayores las exportaciones de nuestras riquezas extraídas de los templos y de los palacios Incas. Así como el de los objetos valiosos de la orfebrería costeña, principalmente Chimú. La fama de los tesoros del Perú que se enviaban a España atrajo pronto al gran movimiento de los ladrones del mar, los piratas ingleses, algunas veces contratados por gobiernos europeos. Para hacer frente a los asaltos se debió organizar embarcaciones especialmente equipadas y dedicadas a la defensa de los navíos españoles. Es la primera forma de una Marina de Guerra, que fue desarrollándose a medida que crecía el comercio entre el Perú y la metrópoli hispánica.

Todo el tiempo transcurrido, algunos siglos, es objeto de minuciosa investigación tan copiosamente presentada en las páginas de esta obra.

Dejamos al historiador el largo rastreo de nuestro pasado naval: un almirante peruano —el huanuqueño D. Lorenzo de Heredia— contribuyó a derrotar y apresar al corsario inglés Hawkins en 1594; existe una aportación muy interesante de datos históricos poco conocidos o inéditos, en el intento holandés para conquistar el Perú al iniciarse el siglo XVII. La figura del corsario, Almirante Jacques L'Hermite, surge al fondo con un basamento documental comprobadamente fidedigno.

La atención que el autor dedica a realzar la presencia peruana en la marina colonial es continua. Desde el modesto vigía que es-

crutaba el horizonte en pos de velas enemigas, pasando por aquellos chasquis que llevaban el alerta a todo correr, el contramaestre mestizo, el artillero norteño de aguda vista o el oficial costeño valiente y combativo, constantemente hubo hombres nuestros integrando las dotaciones de aquellas naves. D. Francisco Ruiz Lozano, oriundo de estas tierras y Cosmógrafo Mayor del Virreinato desde 1655, fue el primer director de la Academia Náutica limeña. Por todo ello fue que el propio gobernante, Duque de la Palata, escribió al Rey una carta en 1682 explicándole la dificultad de dotar a todas las naves solamente con españoles de origen; esto se debía a que era —según sus frases textuales— "...imposible mudar de naturaleza a las gentes que han poblado estas provincias".

Más tarde, cuando el Perú goza del clima de su independencia, toda esta náutica colonial se transforma en lo que será el comienzo de nuestra Marina de Guerra.

Precisamente para lograr nuestra independencia, se necesitó de los servicios de una Escuadra, como la que comandó Lord Cochrane, y en el incesante movimiento que aseguró nuestra completa libertad aparecerían también muchas manifestaciones de su creciente desarrollo.

Debe tenerse en cuenta las circunstancias que determinaron el desacuerdo entre San Martín y el jefe de la escuadra Lord Cochrane, después de haberse cumplido por éste, las tres etapas de su intervención en la campaña directa contra el Virreinato de Lima, en 1818, 1820 y 1821. En esta última oportunidad se hizo la crisis aguda, pues Lord Cochrane desconoció de hecho la autoridad del Protector dando cuenta directa de sus acciones al Ministro de Guerra de Chile.

Al mismo tiempo Guise y sus amigos se retiraban de la escuadra.

De esta feliz circunstancia aprovecharon San Martín y Montegudo para llamar a estos marinos al exclusivo servicio del Perú. Es curioso que a esto se deba el verdadero comienzo de la Marina de Guerra del Perú.

Finalmente cumplimos con expresar al autor de esta obra, Sr. Capitán de Navío José Valdizán Gamio, nuestra cordial felicitación por el éxito de su considerable y patriótico esfuerzo.

Debemos también recordar que le pertenecen dos importantes publicaciones como son: "Tradiciones Navales Peruanas" y "Pañol

de Anécdotas"; además es co-autor de la obra "Visión del Perú en el Siglo XX", en su parte concerniente a nuestra Marina de Guerra, obras en las que se confirman los méritos especiales que le acreditan en el campo de la Literatura y como escritor e historiador naval.

Mayo de 1980.

LUIS E. VALCARCEL

Palabras Iniciales

El autor, penetrado del convencimiento y la necesidad de revisar y ampliar nuestra perspectiva histórica naval, ha procurado en este trabajo retrotraer la proyección de sus empeños a tiempos más remotos que los estudiados y tratados hasta el momento, por quienes se han dedicado a esta hermosa tarea.

Y es que el título mismo así lo impone: se le ha llamado HISTORIA NAVAL DEL PERU, teniendo en cuenta la acepción que actualmente le otorga el idioma castellano al vocablo NAVAL, considerándolo como un adjetivo referido concretamente a la Marina Militar, a las naves armadas, y, en general, a personas, centros formativos profesionales, determinadas armas, etc., para destacarlos en forma inequívoca y otorgarles un valor semántico casi exclusivo.

Así pues se dice o escribe: oficial naval, fuerzas navales, aviones navales o escuelas navales, circunscribiendo la profesión o la finalidad específica al aspecto técnico destinado a prepararse y llevar a cabo la guerra en el mar.

Por ello, en esta obra se procurará —a través de la complejidad de datos que debe buscar e interpretar quien historia— lograr que pueda ir surgiendo, a partir de fechas anteriores pero siempre dentro del acontecer naval, un enfoque subjetivo en su esencia pero coherente y objetivo en todas sus proyecciones, sin omitir acaeceres, sucesos y tiempos que, a juicio del autor, deben añadirse a los trabajos existentes acerca de nuestra *secular experiencia en el mar*.

Refiriéndose a la historia naval del Perú, escribió un infatigable y profundo conocedor de ella, el Capitán de Navío Julio J. Elías, lo siguiente:

"...es imposible dejar de integrarla con los aspectos más resaltantes de las épocas anteriores; por lo menos con todo aquello sembrado en el tiempo que se levante, en los planos del pensamiento, de las relaciones y de la práctica, elevando los valores humanos y representando una fuerza de influencia constante".

Y luego añadía más abajo, comentando específicamente la HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU escrita por el Capitán de Fragata, Manuel I. Vegas García:

"La visión panóptica de la obra naval de los virreyes es muy importante y, desgraciadamente, Vegas la ha reducido al mínimo; en esa forma piérdese una valiosa perspectiva histórica proporcionada por el transcurso de los largos años coloniales para el Perú, cuando hay acciones que demuestran una gran profundidad y clarividencia en muchos gobernantes de aquel dilatado periodo de nuestra vida. El Perú no nace en 1821, sino se crea la república; de modo que los orígenes de nuestra patria arrancan de raíces más profundas, que no debemos ignorar y con esas raíces nacen la mayoría de las instituciones, entre ellas la Marina".

En esta obra se procurará ampliar el marco cronológico de nuestra historia naval y partir desde tiempos anteriores a los estudiados por Vegas García, aunque el autor se halla consciente de que la tarea se dificulta mucho. Su cortedad se debe no solamente a la extensa gama de opiniones y procedimientos que respecto de la Armada se tuvo durante la Epoca Virreinal —muchas veces opuestas y sin concierto— sino, también, a la pérdida de inúmeros documentos preciosos para reconstruir el Orden Hispano Colonial que, debido al voraz incendio ocurrido el año 1661 en la Contaduría del Callao, dejó huérfana a nuestra historia de valiosas referencias acerca de la organización interna vigente en la Marina Militar de aquellos tiempos. Fuera de esto, el concepto de los virreyes gobernantes varió muchísimo y se contrapuso en diferentes ocasiones.

Escasos fueron quienes procuraron mantener una escuadra permanente para defender en el mar los intereses coloniales; el denominador común estuvo constituido por la improvisación de vacilantes fuerzas navales ante la amenaza de corsarios y piratas, para, una vez conjurado el peligro, licenciar a las tripulaciones y almacenar toda clase de pertrechos y armamentos hasta que se presentara la próxima asechanza; algunos recurrieron a la medida de enviar tropas —por tierra y desde la guarnición más próxima— creyendo que este medio era el más expeditivo y práctico para rechazar a los atacantes, desde que sus apariciones eran esporádicas e imprevistas ante los puertos.

Generalmente, las escuadras virreinales tuvieron como principal misión la de escoltar convoyes de barcos mercantes que llevaban a su bordo caudales regios o de particulares, con el exclusivo fin de protegerlos del vandalaje marítimo, ya durante sus singladuras locales ya a lo largo de sus viajes hasta el istmo panameño, para transbordar dichas riquezas a través de su floresta a las flotas peninsulares, recibiendo a su vez cargas diversas constituidas por bienes de consumo, artículos suntuarios o productos artesanales enviados desde España.

Mientras tanto —y luego de cumplir su cometido— las naves empleadas permanecían durante prolongados lapsos en sus fondeaderos chalacos, desmanteladas y carentes del esencial mantenimiento.

Y como las contadas obras que en nuestro medio han sido escritas sobre la Marina del Perú han soslayado cerca de tres siglos de su acontecer naval, omitiendo francamente la Epoca Colonial, y de consiguiente, su aspecto genético como Armada, en esta obra se examinarán sus orígenes, aunque sea en forma somera para que su nacimiento no resulte ni parezca brusco sino, más bien, el punto de partida de una paulatina y racional formación institucional.

No comenzará pues este trabajo en 1821, al alborear nuestra Independencia. Englobará dentro de su texto anteriores trajines referentes a naves —que ya aisladas ya en conjunto— actuaron militarmente en concatenación con la Historia del Perú.

Felizmente hogaño se cuenta con muchas y felices monografías o diversos estudios de singular mérito, que fuera de otras obras de envergadura escritas personalmente o en equipo, pueden ayudar a que el historiador naval recapacite y apunte hacia nuevos horizontes inherentes a los temas que pretende investigar, interpretar y procurar comprender.

La tarea es compleja, sin duda alguna, pero como esta obra no pretende ser exhaustiva, se procurará que resulte auténtica y panorámica, sin dejar de lado la indispensable coherencia en todos los aspectos de su proyección.

De otro lado, el autor ha tenido que trazarse límites insoslayables al emprenderla: unos, aconsejados por la proporcionalidad historiográfica que debe guardarse dentro del relato mismo; los otros, impuestos por la necesidad de ejercer selectivamente la obligada labor de rigurosa síntesis, exigida por la tiranía que ejerce el espacio moderado de un libro.

Como indudablemente habrá que modificar planteamientos anteriores, se procurará buscar una solución de continuidad coherente dentro de la narrativa personal, con el objeto de que el nuevo enfoque resulte claro, comprensible y eslabonado, en concordancia con la perspectiva histórica que se persigue.

La realidad integral de este trabajo tiene pues que amoldarse al uso de una heurística variada, dispersa y por lo tanto confusa. Como al autor le está vedada —por razones éticas— la facultad de fabricar hechos o sucesos históricos, ha tenido que acudir a fuentes diversas para entresacar la verdad; para respetar la lógica concatenación de los acontecimientos; para, en fin, procurar un registro analítico que le permita delinear el rostro verídico de una institución que, a través del tiempo, ha ido cambiando desde lo elemental hacia lo sofisticado, para convertirse en la Armada Peruana que hoy existe como una realidad tangible. Todos estos factores han aconsejado la adopción de una periodicidad adecuada que, reducida a su mínima expresión, se puede delinear así:

A).—ORDEN
HISPANO
COLONIAL

Desde 1543 a 1821 (con el nombramiento del primer Virrey del Perú, D. Blasco Núñez Vela), comprendiendo la Conquista, el Coloniaje y la Emancipación, hasta la proclamación de la Independencia en 1821.

B).—ORDEN
REPUBLICANO

Desde 1821 a 1884 (período que, no obstante ser mucho más breve que el anterior) involucró no solamente la fundación de la Marina de Guerra Republicana, sino que, por razones obvias, resultó el más admirable de su Historia Naval. Durante él se libraron dos etapas bélicas trascendentales: la guerra con España (1866) y la habida con Chile (1879).

C).—NUEVOS
TIEMPOS

Desde 1884... hasta lo contemporáneo. Empieza y sigue el fenómeno definidor en este lapso: progreso orgánico, tecnológico y material de la Armada Peruana.

Tal periodificación permite verificar que el *marco cronológico* usualmente considerado se torna más ambicioso, al remontarse hasta el siglo XVI y a los agitados tiempos de Núñez Vela tratando de debelar la insurrección de Gonzalo Pizarro, esto es decir, a la Segunda Guerra Civil habida en tierras del Perú desde que se iniciara su conquista por España.

Porque desde esa época registró la historia actividades de naves armadas y desembarcos de gentes de mar, que siguiendo a su

caudillo rebelde, hostilizaron continuamente al intrasigente Virrey a lo largo de la costa, mientras que las tropas de Gonzalo Pizarro hacían lo mismo tierra adentro, obligándole en conjunto a retirarse hasta Quito, en cuyas vecindades sufrió la derrota y la muerte Núñez Vela.

Felizmente, y como esta obra se escribe para que constituya una síntesis dentro de su espíritu integrador de nuestra historia y no un trabajo naval aislado, tal característica permite al autor trazar límites que signifiquen una extensión prudente, proporcional y adecuada a la visión perspectiva que se pretende obtener sobre los tiempos Coloniales, inmersa en el todo que se trata de abarcar.

En lo referente a su marco geográfico, fuera de algunas exploraciones en busca de nuevas tierras por descubrir, diversos viajes de unidades navales a otros continentes, expediciones fluviales o lacustres internas etc., puede afirmarse que el teatro principal de sus acaeceres navales fue el antiguo y conocido Mar del Sur —la dimensión del Océano Pacífico que se extendía desde Panamá hasta el Meridión— descubierto por el capitán español D. Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513, guiado por un grupo de indios cuarecuanos². Cuatro días después tomó posesión formal de esta extensión oceánica en nombre de los reyes de Castilla, extendiendo el auto pertinente el escribano D. Andrés de Valderrábano, con fecha 29 de setiembre de 1513.

El Mar del Sur, así como gran parte de la faja marina aledaña a la costa occidental sudamericana, conformaron esencialmente el marco geográfico sobre el que se desarrollaron las actividades navales que se trata de integrar en esta obra, pero, como ya se ha apuntado líneas arriba, no puede constreñírsele ni limitársele solamente a la indicada extensión desde que, en diversas ocasiones, naves hubo que zarpando de teneros peruanos o arribando a nuestros puertos hicieron historia, ya expandiendo sus rutas ya pasando de otros océanos al Pacífico, en pos de diversos y variados propósitos.

También es necesario recalcar que este trabajo constituye en sí un intento de síntesis. Dada su magnitud, el autor se ha visto urgido a tener que mostrarse muchas veces categórico, para obtener el englobamiento que surge luego de una detenida reflexión, cercenando minucias y renunciando a establecer futuras polémicas que siempre existirán.

Así, pues, en cada circunstancia ha tenido que pensar en términos del todo y no de sus partes integrantes, procurando tratar cada tema como si fuera un eslabón del acaecer institucional, con reflejos propios dentro de la sociedad a la que pertenecía. Se ha detenido sobre determinados miembros de ésta, cuando las propias ideas así se lo aconsejaron: como si fueran instrumentistas de un

conjunto orquestal y resultase necesario que se lucieran sólo; tal como lo hace un flautista o el primer violín —y rompiendo la avalancha armónica— se destacan nítidamente sobre los demás integrantes merced a su habilidad y pericia.

En la medida lograda siguiendo esta orientación se ha hallado a veces al orden surgiendo del caos informativo, al trocarse lo que parecía ininteligible en comprensible como proceder humano.

Resumiendo: todo lo expresado conlleva la voluntad de efectuar un examen genético, coherente y eslabonado del acontecer naval peruano, teniendo siempre en cuenta la necesidad imperiosa de resumir su vastedad a través de una obra manuable, sencilla y clara que, compendiando el acaecer naval del Perú desde sus inicios, llegue hasta nuestros tiempos con verdad; como un testigo del pasado que trayéndonos un mensaje de lo que una vez aconteció, reviva en nuestra memoria e interpretando las lecciones de la experiencia, nos prepare para enfrentar con buen éxito el presente y el futuro, mostrándonos el mejor camino y la ruta más segura que la patria debe seguir.

Lo expresado y nada más, es lo que se apunta al comenzar este trabajo a título de *Palabras Iniciales*.

Notas a Palabras Iniciales

- 1.—ELIAS MURGUIA, Julio. *Revista de Marina* (Perú), v. 277, N° 3, (mayo y junio, 1962), pp. 23-24.— Vide: *Notas al Capítulo I* referentes a la *Historia de la Marina de Guerra del Perú* de VEGAS GARCIA, Manuel, Lima 1929.
- 2.—SERVICIO HISTORICO MILITAR (Estado Mayor Central del Ejército Español). *Acción de España en el Perú 1509-1554*, Madrid 1949, p. 43: "Aunque las principales autoridades como Oviedo, Las Casas, Gómara y Herrera, entre las antiguas; Humbolt (sic), Quintana, Prescott, Altola-guirre, Anderson y otros muchos fijan este día 25 como fecha del Descubrimiento, no faltan autores, como el citado Anglería, el Padre Acosta (en su "Historia Natural y Moral de las Indias", publicada en 1590) y Washington Irving (en sus "Companions of Columbus", aparecida en 1830) que afirman que fue el día 26 de setiembre cuando Vasco Núñez vió por primera vez el vasto Océano".

ANTECEDENTES NAUTICOS: LOS UMBRALES DEL MITO

Si un arboricultor, para trasladar a tierras más fértiles un arbusto incipiente con el fin de lograr su rebrote, lo extrae de raíz y se esmera en cultivarlo hasta que eclosionen sus flores y rinda sus frutos, cualquier historiador, para llevar a terrenos más confiables el endeble tallo que ha de iniciar su obra, puede aventurarse a indagar —aun dentro de los campos del mito o la leyenda— algunos antecedentes que le ayudarán a incursionar, con paso más firme y seguro, en el área veraz de la interpretación histórica pero sin haber penetrado aún en ella.

"Sic vos non vobis mellificates, apes"; "y así abejas hacéis miel, pero no sólo para vosotras", escribió Arnold Toynbee en una de sus conocidas obras¹.

He aquí el por qué de estas líneas introductorias. Miguel Cabello de Valboa, el infatigable cronista de la Colonia, captó y nos dejó algunos relatos orales ocurridos "in illo tempore" acerca de una fantástica migración que arribó a nuestras playas en grandes balsas bien tripuladas, a la altura de la caleta San José, cerca de Pacasmayo. Procedentes de costas desconocidas traían a su bordo al rey Ñaynlap (Nay Lam según otros) y a la reina Ceterni, junto con una legión de concubinas. Entre todas aquellas gentes hallábase el trompetero de guerra Pitazofi; también Ninancoya que cuidaba la litera del trono, así como el copero real Ninagentue, Olloccopoc quien era el bañero del rey, Ochacalo su cocinero, Xam el pintor y acicalador de rostros, y, otros como Llapchillulli tejedor de mantos plumíferos multicolores o Forganside que esparcía polvos de conchas al paso del monarca Ñaynlap.



Pescadores en caballito de totora. Nepeña. Propylaen G.M.B.H., Berlin 1929 (catálogo), p. 155.

Los invasores erigieron el templo de Chot probablemente en el lugar que hoy se conoce como la "Huaca Chotuna". En él, esculpida en una esmeralda gigantesca, se erguía la imagen del rey cuyo nombre, alterado a través del tiempo, sería actualmente el de Lambayeque. La dinastía que iniciara continuó con Cium, Escuñaín, Cuntípallec, Allascunti, Nafanech, Mullu, Muslan, Llamacol, Lanipatcun, Acunta y Tempellec. Este último, deseando cambiar de ubicación la divina estatua del fundador, fue tentado y pecó con una demoníaca pero bellísima mujer, ocurriendo un diluvio durante la erótica cópula. Habiéndose desencadenado el hambre como castigo por aquel sacrilegio, el rechazo de sus súbditos no se hizo esperar: Tempeyec, atado de manos y pies, fue arrojado al mar en el puerto de Eten.

Desaparecida la monarquía, quienes pudieron continuarla se diseminaron por toda la región sentando plaza en diferentes lugares. Finalmente, conquistados y avasallados por Chimo Capac, éste los puso bajo el absoluto dominio del cacique Pongmasa. Aquella sumisión pasó a constituirse en una suerte de isla arqueológica, regida idiomáticamente por el habla etana o mochica y con costumbres propias (A). A guisa de introducción, y para obtener una mayor claridad en este trabajo de búsqueda esclarecedora, es que nos hemos detenido en la antesala del mito, como diciendo que estas páginas preliminares no omitirán una visión panorámica acerca de la náutica pre-hispánica aún brumosa, antes de enlazar los trajines marineros del hombre peruano con el posterior quehacer del español y del mestizo dedicados al arte naval, ya durante el Coloniaje, la Emancipación y la República, dentro del marco cronológico que abarca esta obra.

Y como a éste último se hizo alusión al comenzarla, estableciéndose también que su marco geográfico preponderante fue el Mar del Sur que descubriera Núñez de Balboa en 1513, citaremos un hecho curioso ocurrido en Darién dos años antes según Prescott².

Los protagonistas fueron el arriba citado capitán español (quien exploraba las tierras bajas del istmo con 130 hombres) y un jefe indígena, nombrado Panquiaco e hijo del cacique Comagre, cuyas posesiones habían sido invadidas por Núñez de Balboa. Ocurrencia —al parecer tan aislada— constituyó, sin embargo, la más clara información histórica que tuvieron los españoles acerca del Perú y los progresos náuticos que éste había alcanzado; las extractamos en los párrafos que siguen.

(A) CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica. Una Historia del Perú Antiguo*. Lima, 1951. Instituto de Etnología, Universidad Mayor de San Marcos, p. 554.

LAS PRIMERAS REFERENCIAS NAUTICAS

"El hijo mayor del cacique —se refería a Panquiaco— obsequiólo con diversas piezas de oro...". "Separado el quinto real, los españoles enzarzaronse en violenta discusión a causa del reparto. El indígena mirábalos con sorprendidos ojos, estimando indignas todas aquellas bagatelas de provocar querellas entre seres tan valerosos y superiores como los extranjeros hasta entonces se habían mostrado.

*Como la reyerta prosiguiera, adelantóse con firme paso, y dando un manotazo sobre la balanza derribó las ricas piezas ex-mando: "Por qué reñís por ese vil metal? Si por él habéis abandonado vuestro país y este es el único objeto de vuestras ansias, yo os mostraré un lugar donde podáis satisfacer con largueza tales apetencias. Allá —prosiguió extendiendo el dedo y señalando al Sur— a una distancia de "seis soles", existe un país cuyos pobladores usan platos y vasos de oro y plata y navegan en barcos casi tan grandes como los vuestros, con velas y remos. Pero para llegar a este mar necesitaréis ser al menos mil, pues habréis de pelear con régulos muy belicosos"*³.

Si bien la noticia que diera Panquiaco resultó veraz a la postre, tal vez por desconocimiento, exageración o simplemente debido a un error del *lengua* (intérprete aborígen), estimó la distancia como muy cercana y se refirió a que sólo mediaban *seis soles* entre el lugar en que se encontraban y el país aludido. Esta apreciación podría interpretarse como seis días de marcha por tierra o, quizás, seis singladuras marítimas (24 horas de navegación cada una). Sin embargo, teniendo en cuenta que tal información se daba en el año 1511 y que el Imperio del Tahuantinsuyo se extendía, por esa época, desde el Ancasmayo por el Norte hasta el río Maule por el Sur, podría también colegirse que Panquiaco aludía a sus límites más septentrionales, en cuyo caso su aviso penetra dentro del campo de lo racional, desde que la diferencia en latitud, por vía marítima, se hallaría reducida a unos pocos grados.

LA IDENTIFICACION Y BUSQUEDA DEL PAIS INCAICO: UNA EMBARCACION INESPERADA

Con la ambición que despertó en los pechos españoles tan halagüeña y prometedora noticia, las averiguaciones continuaron con ritmo creciente. Fue así que en octubre de 1513, otro cacique llamado Tumaco, enriqueció nuevamente sus informaciones e identificó muy claramente al Perú ante Núñez de Balboa. Este hecho histórico se relata a continuación:

*"Tumaco dióle noticias de como aquella costa corría sin fin hacia el Sur y de la existencia en ella de una gran nación, cuyos habitantes habían logrado domesticar ciertos animales parecidos a las ovejas de Castilla. Transportaban en ellos sus cargas sobre caminos muy bien contruidos y estas habilidades junto a la riqueza del país, habían dado gran preponderancia a sus señores. Para mejor dar a entender las características formales de aquellas bestias, el indio diseñó una silueta del famoso "llama" del Perú —pues a esta nación y animal aludía— y los sorprendidos castellanos conjecturaban sobre ella. Tal decía que era un ciervo, tal otro una danta; pero mal podían acertar su verdadera especie, cuando no figuraba en la fauna por ellos conocida"*⁴.

Posteriormente, habiendo zarpado de Panamá la Segunda Expedición de Francisco Pizarro y Diego de Almagro en marzo de 1526, rumbo al Sur y con la intención de descubrir el Perú, llegaron —cada uno en su nave y navegando en convoy— hasta el río San Juan (que era el punto más avanzado alcanzado por Almagro en la Primera Expedición), encontrando poblados indios. Por haber tenido buen tiempo durante la navegación y evitado tocar en punto alguno anterior de la ruta, arribaron en pocos días a aquel paraje. Habiendo desembarcado Pizarro con algunas fuerzas logró hacerse de un botín que, entre objetos diversos de artesanía aborígen, metales preciosos y víveres fue tasado en 15,000 pesos de oro. Tras de deliberar de acuerdo a las circunstancias, se resolvió que mientras Pizarro continuaría explorando por tierra en busca de regiones ricas y fértiles, Almagro se dirigiría a Panamá —como portador de los caudales conseguidos y para tornar con más refuerzos— mientras que el Primer Piloto, Bartolomé Ruíz de Estrada, al mando de la segunda nave disponible, barajaría la costa hacia latitudes meridionales y hasta donde pudiese llegar, con el fin de adquirir más noticias acerca del fabuloso imperio situado más al Sur.

Luego de transcurridos aproximadamente dos meses, y poco antes de que arribase Almagro de regreso con refuerzos y víveres, volvió Ruíz de Estrada al vivac de Pizarro con excelentes noticias. Durante la ausencia de ambos, los exploradores españoles que habían permanecido en tierra pasaron por muchas dificultades tal como lo describe Cieza de León en *La tercera parte de la Crónica del Perú*, no ha mucho redescubierta en España por el erudito historiador peruano, Rafael Loredo, publicada en parte en el *Mercurio Peruano* (Lima, agosto de 1946). Decía así:

"En el inter questo pasaba, Francisco Pizarro y sus compañeros andaban como solían por entre aquellos ríos y manglares, comiéndose de mosquitos, pasando intolerables trabajos y desaventuras y andaban aburridos de andar por aquel infierno; quisieran

todos volverse a Panamá; como aun el temor y vergüenza hobiesen consigo no osaban hacerlo contra la voluntad de su capitán; mas en tierra pobre no hay deslealtad, y donde hay riqueza, la misma riqueza repugna contra la virtud"⁵.

Las buenas noticias que llevó Bartolomé Ruíz a Pizarro consistían en haber descubierto la isla del Gallo (latitud aproximada: 2° Norte), la bahía de San Mateo e interceptado una balsa indígena provista de dos mástiles y una gran vela cuadrada. Halló esta embarcación mar afuera, de vuelta encontrada y mientras navegaba hacia el sur.

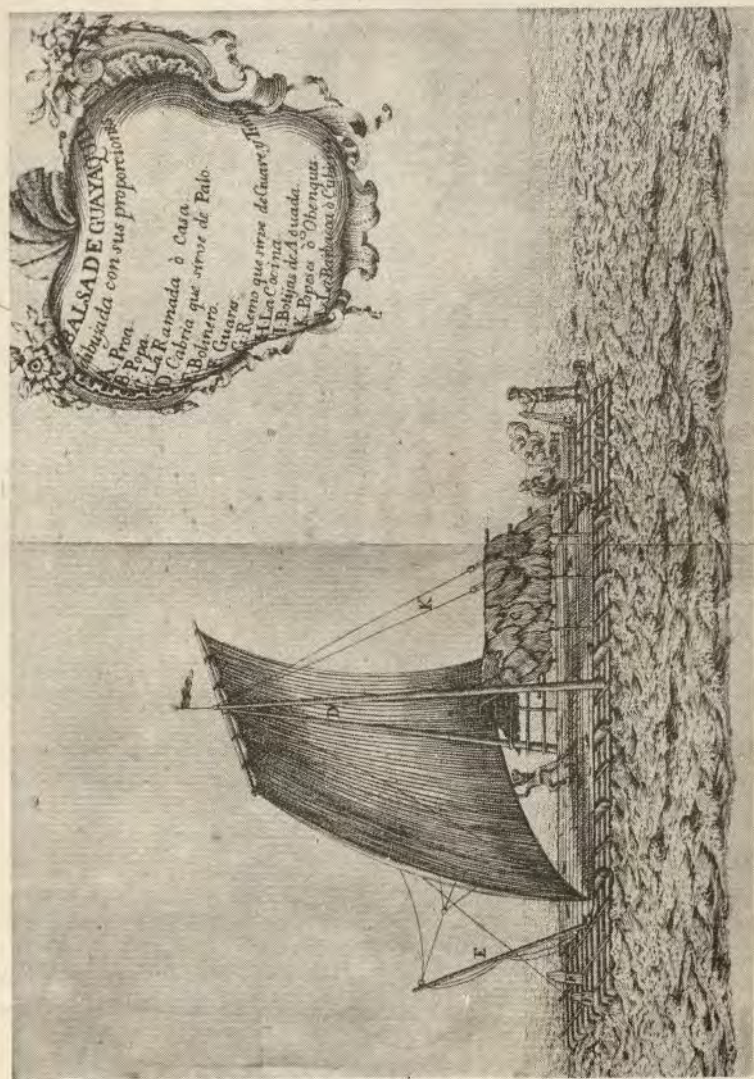
LA BALSA VELERA MERCANTE DE LA MAR DEL SUR

Ruíz de Estrada y su gente comprobaron —al hacer atracar a su barco la balsa— que conducía a su bordo ricas mercaderías, obras de cerámica, ropas de lana y algodón polícromas, muchos objetos de oro y plata artísticamente trabajados, espejos guarnecidos con metales preciosos y hasta una pequeña balanza con hechura de romana, utilizada para obtener el peso de aquellos finos metales. Entre sus tripulantes habían dos naturales de Tumbes, "puerto peruano que estaba unos grados más al Sur y le dieron a entender que cerca de esta parte había grandes rebaños de los animales que producían esa lana, y que el oro y la plata eran casi tan comunes como la madera en los palacios de su monarca"⁶.

Prescott escribió refiriéndose al encuentro con la balsa: "El antiguo marinero se confundía al contemplar semejante fenómeno porque estaba seguro de que ninguna nave europea podía haber llegado antes que él a estas latitudes, y ninguna nación india de las hasta entonces descubiertas, ni aun la civilizada nación mejicana, conocía de la aplicación de las velas a la navegación. Al acercarse, descubrió que era una grande embarcación, o por lo menos decir una balsa, que consistía de un gran número de vigas de una madera ligera y porosa, fuertemente atadas unas a otras y con un ligero suelo de cañas por encima a modo de cubierta. Dos mástiles o palos gruesos colocados en el centro del buque, sostenían una gran vela cuadrada de algodón, mientras que un grosero timón y una especie de quilla hecha con una tabla encajada entre los maderos, facilitaban al marino el que diera dirección a esta clase de buque, que seguía su curso sin ayuda del remo"⁷. Y más abajo —como hombre de mar minucioso— añadía otra apreciación personal, estableciendo comparaciones:

"Traía sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navíos"⁸.

Como Bartolomé Ruíz juzgó necesario utilizar para el futuro los servicios de intérpretes o "lenguas", como se les llamaba en



Balsa tumbesina o balsa de guayaquil. Grabado del siglo XVI.

esa época, y habiendo comprobado la habilidad mímica y expresiva de tres de ellos en especial, quedóse con dichos tripulantes indígenas para adiestrarlos y hacerles aprender algo de español. Dos de ellos eran los procedentes de Tumbes ya aludidos, a quienes embarcó en su nave para enrumbar nuevamente al sur sobrepasando en medio grado la Línea Ecuatorial hasta la altura del cabo Pasado, navegación que convirtió a aquellos marinos peninsulares en los pioneros del tránsito equinoccial en la Mar del Sur cuya toma de posesión había sido hecha formalmente por Vasco Núñez de Balboa trece años antes, el 29 de setiembre de 1513.

El cronista hispano Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557), en su monumental obra *Historia General y Natural de las Indias*, registró el *Segundo testimonio* de su posesión. Apuntamos el texto respectivo en su parte de mayor interés:

"E fechos sus autos y protestaciones convenientes, obligándose á lo defender en dicho nombre con la espada en la mano, así en la mar como en la tierra contra todos é cualesquiera personas, pidiólo por testimonio. E todos los que allí se hallaron respondieron al capitán Vasco Núñez, que ellos eran como él servidores de los reyes de Castilla é de León, é eran sus naturales vasallos, y estaban prestos y aparejados para defender lo mismo que su capitán decia, é morir, si conviniese sobre ello, contra todos los reyes é príncipes é personas del mundo, é pidiéronlo por testimonio: é los que allí se hallaron son los siguientes:— el capitán Vasco Núñez de Balboa, Andrés de Vera, Clérigo, Francisco Pizarro, Bernardino de Morales, Diego Albitez, Rodrigo Velazques, Fabián Pérez, Francisco de Valdenebro, Francisco Gonzáles de Guadalcama, Sebastián de Grijalva, Hernando Muñóz, Hernando Hidalgo, Alvaro de Bolaños, Ortuño de Baracaldo, vizcaíno, Francisco de Lucenas, Bernardino de Cienfuegos, asturiano, Martín Ruiz, Diego de Tejerina, Cristobal Daza, Juan de Espinoza, Pascual Rubio, de Malpartida, Juan de Portillo, Juan Gutiérrez, de Toledo, Francisco Martín, Juan de Beas. Estos veintiseis y el escribano Andrés de Balderrábano (sic), fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en la Mar del Sur, y con sus manos todos ellos probaron el agua é la metieron en sus bocas como cosa nueva, para ver si era salada como la de esotra Mar del Norte: e viendo que era salada, é considerando é teniendo respeto á donde estaban, dieron infinitas gracias a Dios por ello..."

Cruzando de regreso la Línea Equinoccial —en pos de reencontrarse con Pizarro y habiendo aumentado el número de hombres embarcados con aquellos tres aborígenes— Ruiz de Estrada ordenó navegar hacia el norte, en demanda del paraje en que habían iniciado sus exploraciones por tierra los españoles, objetivo que logró poco más tarde sin mayores inconvenientes.

Si bien las noticias que les llevó resultaron espléndidas en lo referente al imperio que buscaban, su relativa cercanía e ingentes riquezas, como avezado marino hubo de añadir y apreciar particularmente la circunstancia que hasta entonces desconocían sus compañeros de aventura: el progreso náutico alcanzado por los habitantes de aquellas regiones.

En efecto, la descripción de la balsa que encontrara el indicado piloto frente al litoral norte de la costa sudamericana, constituye de por sí un importante dato histórico acerca de las realizaciones náuticas aborígenes por aquellos tiempos. Raúl Porras Barrenechea, considerándolo un testimonio directo y valioso, editó en Francia algunos pormenores respecto de esa embarcación tripulada por 20 indios, hallada por Ruiz en el año de 1526:

"Tenyia de cavida de asta treynta toneles; Hera hecha por el plan e quilla de unas cañas tan gruesas como postes ligados por sogas de uno que dizen henequén que es como cáñamo y los altos de otras cañas más delgadas ligadas con las dichas sogas a do venían sus personas y la mercaduría en henxuto por que lo baxo se bagnaba; traya sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón...". "...trayan muchas piezas de plata y oro para el adorno de sus personas para hazer rescate con aquellas con quien yban a contratar en que yntervenyán coronas y dyademas y cintos y puñetes y armadas como de piernas y petos y tenazuelas y cascaveles y sartas y mazos de quantas y rosecleres y espejos goarnezidos de la dicha plata y tazas y otras vasijas para veber, trayan muchas mantas de lana y de algodón y camisas y aljulas y alcaceres y alaremas y otras muchas ropas todo lo más dello muy labrado de labores muy ricas, de colores de grana y carmesy y hazul y hamarillo y de todas otras colores y de diversas maneras de labores e figuras de aves y anymales y pescados y árboles y trayan unos pesos chiquitos de pesar oro como hechura de romana y otras muchas cosas en algunas sartas de quantas venyan algunas piedras pequeñas de esmeraldas y cazedonias y otras piedras y pedazos de cristal y anyme todo esto trayan para rescatar por unas conchas de pescado de que ellos hazen quantas coloradas como corales y blancas que trayan el navio cargado dellas".

EL TRAFICO DE BALSAS MERCANTES EN LA MAR DEL SUR: SIGLO XVI

Dentro del campo de la investigación histórica, este serio rastreo documental constituye una prueba heurística muy valiosa. Merced a él pudo establecerse que a principios del siglo XVI aquella balsa —provista de velamen y cargada de riquezas— navegaba en

son de mercadeo, dejando nuestras aguas para proseguir su viaje frente al litoral, con el fin de realizar operaciones comerciales de trueque y como representación singular de otras embarcaciones similares que barajaban la costa norte de Sudamérica.

El cronista Pedro Pizarro relató también otro hecho que sirve para confirmar la aseveración anterior: durante los sucesos de Cajamarca ocurridos antes de la muerte de Atahualpa, el curaca de mayor importancia dentro del séquito de aquel Inca era el de Chíncha, y a su vez, el único conducido en andas aparte del soberano. Preguntado éste por Francisco Pizarro acerca de la razón de tan singular privilegio, respondióle el monarca que era un gran amigo suyo: "el mayor señor de los Llanos" (región de la costa), y que disponía de varios miles de balsas en la mar¹⁰.

He aquí un testimonio oral significativo que después se vertió al campo cronístico y así ha llegado hasta nuestros tiempos. Los marinos incaicos mercadeaban pues ya en aquellas épocas (en 1526, cuando menos), exportando hacia regiones litorales situadas más allá del Ecuador objetos de oro y plata, ceramios, tejidos y diversos materiales de carácter artesanal. El trueque que más les interesaba obtener a cambio era el del "mullu" (conchas: *Spondilius Pictorum*), recolectado con mayor abundancia en bancos ubicados en parajes tropicales, desde que el valor sagrado que le daban servía para la confección de amuletos apreciadísimos. Las rutas que usualmente seguían se veían facilitadas tanto por la influencia de los vientos Alisios, cuanto por la acción de la Corriente Peruana (Humboldt). El "mullu" era también una ofrenda funeraria sagrada. El "mullo", según Fray Pablo José de Arriaga, alcanzaba una alta cotización en épocas posteriores y cuando ya resultaba posible referir su precio al valor monetario conocido. Una de esas conchas —escribe Arriaga— "más pequeña que una uña, habíale costado cuatro reales a un indio"¹¹.

Hogaño, adicionales investigaciones también documentadas y serias, permiten ampliar nuestra visión sobre la balsa incaica como vehículo de transporte marítimo comercial. La doctora María Rostworowski de Diez Canseco en su trabajo *Mercaderes del valle de Chíncha* (1970), basándose en un manuscrito anónimo existente en la biblioteca del Palacio Real de Madrid —escrito probablemente después del año de 1575— estudió con detenimiento el ya citado punto y arribó a interesantes conclusiones que podrían resumirse como sigue:

- a) Durante el Incario existían en Chíncha marinos mercaderes que utilizaban balsas. Ellos eran supervivientes de tiempos yungas anteriores y tuvieron su auge en el siglo XV.
- b) Los incas les permitieron proseguir en sus actividades, después de conquistarlos durante el gobierno de Túpac Yupanqui.

Mostraban especial interés en traficar con las conchas ("mullu") que obtenían sus pescadores, así como con materiales de cobre. Mercaban también otros productos diversos.

- c) Antes de la conquista española, dichos marinos mercaderes ejercían el sistema de trueque para conseguir beneficios, cargando sus balsas con coca, chaquira de oro, tejidos variados, etc.¹².

Concluye la doctora Rostworowski demostrando que en el año de 1538, D. Cristóbal Rodríguez, vecino de la villa de la Villanueva de Puerto Viejo en la Nueva Castilla, presentó una información de méritos para pedir mercedes, solicitando que se le concediera un escudo de armas cuyo diseño incluyó¹³.

Añadía Rostworowski que "el detalle del escudo solicitado por Cristóbal Rodríguez. Balsa de troncos y vela. Es probablemente uno de los diseños más tempranos de balsa que se tengan". Sin embargo —y no tratándose ya de heurística documental, sino de hallazgos arqueológicos— cabría apuntar que en noviembre de 1958, durante una excavación efectuada en el fundo "La Banda" de la hacienda "Ocucaje" situada en Ica, el director de su Museo Regional D. Adolfo Bermúdez Jenkins, acompañado de otros arqueólogos peruanos así como del científico norteamericano, señor James Mossley, hallaron junto a un fardo funerario (que se desintegró totalmente al contacto con el aire) un modelo de balsa en miniatura cubierto con una tela en buen estado. Meses después, en 7 de abril de 1959, respondiendo a una carta que le enviara el autor inquiriendo sobre el asunto, llegó la respuesta. Fueron sus palabras: "Respecto de sus averiguaciones puedo garantizarle que la edad de la pequeña embarcación, seguramente un modelo o un juguete puesto en la tumba del hijo de algún navegante, *puede señalarse entre dos mil doscientos a dos mil cuatrocientos años*, que es la época cronológica, *sin ninguna duda*, a la que pertenece la cultura de Paracas-Cavernas" (A).

Años después —en el de 1979 para ser exacto— durante una visita personal al expresado museo, el mismo Director me ratificó todo lo dicho líneas arriba y teniendo a la vista aquel modelo original, réplica indiscutible de otra mayor en la que se inspiró el artesano que la hizo. Bermúdez Jenkins había encontrado granos de maíz (como carga), en las "bodegas" de aquella pequeña embarcación cuya eslora, manga y puntal, eran de 22,14 y 11 centímetros

(A) El subrayado es nuestro. La fecha obtenida por el Dr. Gordon R. Willey usando el Carbono 14, estableció una antigüedad de 700 años antes de Cristo para Paracas-Cavernas.



*Diseño del escudo de armas presentado por Cristóbal Rodríguez
Foto: Marco Dorta, peruarista español.*

respectivamente, simbolizando así a otra mucho más grande que le sirvió de modelo. Sus fines eran de trueque y comercio¹⁴. Hallazgos arqueológicos similares —de Max Uhle en Arica, anteriormente en 1898— dan lugar a otra moderna interpretación: habiendo encontrado una de aquellas pequeñas embarcaciones, con vela y conteniendo la momia de un feto, puede suponerse que se destinaban *para los espíritus de los difuntos en su viaje al reino de ultratumba*, situado allende el mar o más allá del horizonte.

De otro lado, y siendo la balsa la embarcación mayor de que disponíase en aquellas épocas, es razonable pensar que, de haberse efectuado expediciones no pacíficas por vía marítima, como la de Túpac Yupanqui, por ejemplo, los embarcos de guerreros se habrían efectuado a su bordo, aprovechando la amplitud de la cubierta y sus posibilidades inherentes al transporte.

EMBARCACIONES Y ARMAS INADECUADAS: LA BARRERA DEL MAR

Sin remontarnos a épocas pretéritas atestiguadas por testimonios cerámicos de probada antigüedad (Mochicas, como ejemplo), durante el Imperio Incaico no habíase desarrollado la embarcación como elemento bélico naval, sino, y muy lentamente, para cumplir fines de mercadeo y expansión comercial. No existía, tampoco, una política de conquistas utilizando las vías marítimas desde que las comunicaciones —al arribo de los primeros barcos españoles— se irradiaban y esparcían mediante caminos sobre el todo morfológico que integraba sus dominios. Era también un hecho que el arsenal tanto ofensivo cuanto defensivo con que se contaba, no le permitía, en su tiempo histórico, adecuarse para fines navales guerreros, desde que las principales armas usadas eran las siguientes:

El arco y las flechas.

La *huaraca*, honda de casi dos metros de longitud, hecha con fibras de pita, lana, algodón o cabellos humanos, con la cual se arrojaban esencialmente proyectiles pétreos.

La *lanza*, con cuerpo de caña que alcanzaba 25 a 30 palmos de largo, terminada en puntas óseas y afiladas de cobre, de durísimas y pesadas maderas o de la caña misma.

El *champi*, mango coronado por un rompecabezas metálico en forma de estrella. El Inca usaba uno de oro como cetro.

El *lihui*, semejante al anterior, pero desprovisto de mango y sujetado a la extremidad de una cuerda.

El *cuncacuchuma*, hacha con mango, de formas diferentes y afiladas.

La *chetana*, hacha con pestañas rebajadas.

El *tumi*, cuchillo de hoja semilunar (empleado también quirúrgicamente y para trepanaciones).

La *macana*, machete confeccionado con durísimas maderas, muy pesado y con filos de pedernal o cobre.

Respecto de las armas defensivas individuales usadas por los guerreros incaicos, eran pocas y simples. Esta circunstancia confirma que no se veían obligados a premunirse contra ataques de mayor peligro hasta la llegada de los conquistadores españoles. Cabe incluir una relación de ellas:

El *escudo*, hecho de juncos o madera y revestido de cuero o con caparazones de tortugas.

Los *cascos*, acicalados con adornos fieros y de plumas.

Las *cotas*, de algodón acolchado, para resguardar el pecho o la espalda según el guerrero avanzara o retrocediese.

Realmente pues, los incas llevaron a cabo sus conquistas mediante la utilización de sus bien organizadas tropas terrestres y sin llegar al medio marítimo como vía para tales propósitos, tanto porque el mar constituía para ellos una región del futuro, como por la inconveniencia de las embarcaciones y de las armas que poseían. Sobre ello se muestra bastante explícito el historiador británico Arnold Toynbee, escribiendo acerca de los servicios de las Instituciones Imperiales, al referirse a las comunicaciones terrestres:

"...En realidad no es sorprendente que instituciones análogas se encuentren en otros estados universales desde China a Perú. Tsin Shi Huang-ti, el revolucionario fundador del estado universal sinico, construyó caminos que irradiaban desde su capital y se valió de un bien organizado cuerpo de inspectores. Los incas, igualmente, consolidaron sus conquistas por medio de caminos. Un mensaje podía ir del Cuzco a Quito —distancia de más de mil millas en línea recta, y acaso, por camino, unas quinientas millas más— en unos diez días"¹⁵.

El Perú Incaico, como Estado Universal que era (impuesto por sus fundadores y aceptado por sus súbditos, como una panacea de angustias que precedieron a su establecimiento), poseía además dos características inconfundibles y propias: su condición de conductor y su paz. Acabadas las luchas internas que acontecen antes del agrupamiento definitivo y una vez alcanzado éste bajo el cetro del Inca (muy poderoso y divinizado: una especie de Dios-rey), surgía luego el ordenamiento político, militar, social, etc., de los pueblos conquistados, asimilándoseles al imperio en forma completa y pasando a ser integrantes del todo; a disfrutar de paz y

armonía para trabajar, producir y contribuir así a la prosperidad creciente de todo el conjunto.

Esta estructura sociológica caracterizó definidamente al incanato, constituyendo un problema de larga duración dentro del tiempo histórico que se estudia. Su extensión —en lo que respecta al renglón económico referido al mar, fuera mediante el comercio o la pesca alimentaria— resulta secular y se halla respaldada fehacientemente por ceramios, remos, artes piscatorias, etc., pertenecientes a culturas anteriores a la incaica y que la precedieron en considerable número de siglos, hallazgos todos ellos existentes en el Perú de hoy o esparcidos en colecciones y museos de diferentes partes del mundo. Lamentablemente, la circunstancia misma de que las embarcaciones representadas en los innúmeros ceramios que se conocen hayan sido de rústica construcción y poca vida, tornan rarísima la posibilidad física de hallarlas y estudiarlas detenidamente, puesto que tanto las *balsas* como los *caballitos de totora* son incapaces de resistir la acción destructiva del tiempo. Al respecto, el Capitán de Navío Julio J. Elías escribe así en sus *Notas para la historia de la Marina de Guerra del Perú*:

*"En la actualidad se cuenta con escasos trabajos respecto a las embarcaciones peruanas primitivas, y debemos lamentar cómo grandes historiadores que dominaron nuestro pasado indígena, carecen de estudios apreciables respecto a este punto. Así, sólo para citar el famoso grupo alemán, ni Humboldt, ni Gerstaecker, ni Middendorf, ni Max Uhle, se ocupan del estudio de la embarcación en las civilizaciones remotas. En cuanto a los franceses, citaremos al profesor lorenés Paul Rivet, que cae en la misma ausencia anterior..."*¹⁶.

De otro lado y a mayor abundamiento, refiriéndose al "Chinchaysuyu" —que era la zona que cae al mar, dentro de la demarcación geopolítica de los incas— en opinión que merece consignarse por su estrecha relación con el tema de esta Introducción a la Historia, el ideólogo y escritor peruano José Uriel García se expresó así: "...Oprimido por el avance anchuroso de la cordillera y siempre acechado por el espacio muerto de los desiertos arenosos, el "chíncha" no tuvo otro panorama propio que el de la superficie marina, fugaz e inestable. Mientras creaba la técnica para el dominio del mar —el barco—, fue un terrícola que material y espiritualmente se alimentaba de los Andes, es decir, de la sierra. La prehistoria de las culturas *yungas* hay que buscarlas en las zonas interandinas, entre los *Antis*, los *Cuntis* y los *Kollas*...

"La costa fue la zona que liberaba a la tradición. Y en ello tuvo su influjo, a más del arenal desértico que expulsa, el dilatado

horizonte del mar que crea la inquietud y la esperanza del más allá. *Cuando el mar recién tomaba papel histórico en la política de los incas como rumbo de salida hacia otros países de la América autóctona, vino la conquista española.* Hasta entonces su valor no era sino mitológico; era el Mamakocha, el océano sagrado donde se perdió Wiracocha, el hombre ideal de la teogonía andina...¹⁷.

LA EXPEDICION MARITIMA DE TUPAC YUPANQUI

Apartándose del aspecto mitológico e incursionando en el de la tradición oral —posteriormente vertida al campo de la crónica por los propios españoles— se hace presente otra interrogante referida a hombres y no a deidades. Tal sería el caso de la expedición de Túpac Yupanqui a las islas del Poniente, versión que recogieron algunos cronistas de la Colonia a través de relatos aborígenes, para luego consignarla en sus escritos merced a los testimonios que acopiaron y relatarla como un hecho histórico.

En la presente *Introducción*, y en circunstancias en las que aún el autor mantiene su trabajo casi al dintel de la historia, debe pergeñar información diversa antes de atravesar su umbral. Cabe pues efectuar una somera y apretada síntesis acerca de esta tradición incaica sobre el viaje de Túpac Yupanqui (que algo de mito tenía al afirmar que Antarqui, como guía mitológico, la dirigía desde el aire), para presentarla no como un hecho indiscutible, sino como una versión susceptible de cobijar hipótesis, desde que no se conocen actualmente ni cronistas ni documentos que la nieguen. Sin desdeñar a varios de aquellos que se ocuparon de dicho asunto, parece indicado referirse de primera intención a Pedro Sarmiento de Gamboa, hábil piloto que integró la expedición de Alvaro de Mendaña que en 1568 descubrió las islas San Cristóbal y Santa Isabel —del grupo de las Salomón— quien, como competente marino y reconocido navegante, fue el encargado de colonizar el estrecho de Magallanes.

En su *Historia de los Incas* se abocó a la tarea de escribir la versión recogida acerca del viaje de Túpac Yupanqui, cuidándose de autenticar lo mejor posible todo lo relatado. Con tal fin, según se sabe, "...pidió judicialmente que el manuscrito fuera leído y traducido por intérpretes a más de cuarenta indios principales de los doce Ayllus y descendencias de los Incas, a fin de que, éstos dijeran si lo relatado era conforme a lo que sabían como verdad y para que hicieran observaciones de lo que a su juicio, debería corregirse o aumentarse. Así se practicó y lo testificaron el Alcalde de Corte, Doctor Gabriel de Loarte, el intérprete, Don Gonzalo Gómez Juvenes y el Secretario del Virrey, Don Alvaro Ruiz de Nebamuel..."¹⁸.

En un interesante trabajo hipotético, pero científicamente elaborado y minucioso en todas sus consideraciones, la doctora Cecilia Bákula Budge ha tratado con amplitud el tema referente a la discutida posibilidad de la expedición de Túpac Yupanqui y su flota de balsas a las islas del Poniente, la misma que podría haberse efectuado durante el último cuarto del siglo XV, entre 1485-1488 poco más o menos.

Dicho trabajo —realizado en el año de 1972— se afina principalmente tanto en el cronista citado *ut supra* como en los relatos del clérigo Miguel Cabello de Valboa y de Fray Martín de Murúa, cimentando la autora su hipótesis mediante una inteligente y cuidadosa concatenación de deducciones tendentes a apoyar su tesis¹⁹.

Cuenta Cabello —apunta Bákula— que una vez puesta en orden y sometida la importante provincia de Quito, "...determinó Topa Inga y sus consultores de explorar y descubrir las provincias interpuestas de Quito hasta la Mar, creyendo fueran de tanta sustancia como las ya vistas y conquistadas y con tal presupuesto entró por las provincias de los Chimbos... Guancavilcas... allando y sugetando aquellas no domadas naciones, pudo llegar al valle de Xipixapa y de allí a Apélope, y tuvo noticias el Topa Inga como muy cerca de allí abía buen puerto para poder sulcar y ver si en la mar auía empresa en que poder ganar con el Mundo nombre y reputación..."²⁰.

Citando a Fray Martín de Murúa, añade la autora que este cronista —luego de haber aceptado la expedición del Inca— se pronuncia indiferentemente respecto de la época en que se llevó a cabo tal viaje de conquista, refiriéndola así: "...dicen que esta conquista de estas tierras y islas la hizo Tupa Inga Yupanqui en vida de su padre Inga Yupanqui cuando fue a Quito y... lo conquistó con sus hermanos. Entrambas opiniones se puede tener, pues no va mucho en que aya sido en un tiempo en otro"²¹.

Investigadores serios que han tratado de precisar con relativa exactitud la fecha en que Túpac Yupanqui pudo llevar a cabo su expedición, han citado posteriormente —ya en forma indirecta ya directamente— determinados años que pudieran dar alguna mejor orientación a los estudiosos. Así, por ejemplo, Cúneo Vidal estima que el período en que alcanzó a gobernar el ya citado Inca terminó en 1475, coligiéndose obviamente que su viaje no habría podido efectuarse con posterioridad a su reinado²².

En cambio el historiador ecuatoriano Carlos Larrea fija un lapso para el indicado cometido, situándolo entre los años de 1485-1488 en forma concreta²³, fuera de referirse al descubrimiento de las islas Nina Chumbi y Ahua Chumbi, que son las dos porciones insulares principalmente contempladas en la tradición

que narran los cronistas. Bákula Budge parece ser de la misma opinión, y, citando a Sarmiento de Gamboa, escribe que el inca: "...hizo apereibir numerosísima cantidad de balsas, en las que embarcó más de *veinte mil soldados escogidos*"²⁴.

A juzgar por las dimensiones y capacidad que —como testigo de valor, por haber visto y descrito una de esas embarcaciones allá por el año de 1526— les reconoció Bartolomé Ruiz de Estrada a raíz de la segunda expedición de Pizarro al Perú, dichas balsas (de las que el ejemplo tomado es posterior en más o menos medio siglo a las que habrían servido a Túpac Yupanqui, y por lo tanto, evolucionado), llevaban 20 hombres de dotación, y aquella observada por el citado piloto: "tenyia de cavida de asta treynta toneles", invitan a interpretar que el número de embarcaciones de esa flota incaica tenía que haber sobrepasado, con holgura, las 1,000 unidades en su conjunto, aun si hubieran sido tan avanzadas como la vista por Ruiz al comenzar el siglo XVI. Máxime si se trató de una expedición hecha en son de conquista, que debiendo transportar veinte mil soldados, tenía también que proveerlos de la logística indispensable: alimentos, armas, ropas, recursos medicinales y hasta quirúrgicos, por no abundar sobre el detalle hipotético.

El trabajo de la doctora Cecilia Bákula —que el autor aprecia como de gran mérito, por ser hogaño el único texto peruano que se ocupa con detenimiento de este asunto— abunda en consideraciones diversas sobre: técnica náutica de la época, posibilidades de alimentación y bebida, vientos y corrientes predominantes y aprovechables, posibles rutas de exploración y retorno, probable conformación de las tripulaciones (desde que los guerreros embarcados hubieron de procurar un mínimo suficiente de indígenas que los asesorasen en quehaceres marinos y de navegación, para evitar sublevaciones a bordo de hombres que, en mar abierto, llevaban indudable ventaja a los neófitos), etc., y luego de enumerar los trofeos que según los cronistas de los siglos XVI y XVII trajo consigo Túpac Yupanqui al regreso de su expedición, concluye elaborando dos hipótesis acerca del arribo de las balsas en su viaje de ida: el Archipiélago de Colón (islas Galápagos; quizás Ahua Chumbi y Nina Chumbi, que serían la Fernandina y la Isabela, respectivamente) o, en segundo lugar y más difícilmente, la llegada a algunas islas de la Polinesia que no pueden tampoco precisarse.

En ambos casos —y para poder explicar la existencia de un trofeo de metal, entre los que trajo el Inca hasta el Cuzco— debería aceptarse necesariamente la posibilidad de una escala (a su regreso), hecha en las costas de América.

Respecto de los trofeos a que hacen referencia varios cronistas, como únicas pruebas objetivas y evidentes del viaje redondo

—de ida y regreso— que según la tradición realizó Túpac Yupanqui, la ya citada autora menciona al cronista Sarmiento de Gamboa en primer término, transcribiéndolo: "...volvió de allá; de donde trujo gente negra y mucho oro, una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballos; los cuales trofeos se guardan en la fortaleza del Cuzco... se guardaron hasta el tiempo de los españoles. Este pellejo y quijada de caballo guardaba un inga principal, que hoy vive y dio esta relación y al ratificarse con los demás se halló presente, y llámase Urco Huaranga"²⁵.

Citando también a Cabello de Valboa, apuntó: "... las relaciones que de este viage nos dan los antiguos son que truxo de allá Yndios prisioneros de color negro, y mucho oro y plata, más una silla de latón y cueros de animales como caualllos, y de parte de donde se pueden traer las tales cosas de todo punto se ignora en este Pirú, y en el mar que lo va prolongando..."²⁶.

Para Bákula Budge, el cronista fray Martín de Murúa añade una información adicional que vendría a resultar el epílogo: "... Todos estos tropheos se entiende quemaron después Qesques y Chalco Chima, Capitanes de Atahualpa, cuando tomaron el Cuzco..."²⁷.

LA CONQUISTA: ATASCAMIENTO DE LA NAUTICA INCAICA

Sin ingresar aún al campo histórico propiamente dicho, puede afirmarse que la conquista del Perú escindió el lento progreso náutico del incanato e interpuso un paréntesis dentro de su precario desarrollo. Iniciándose las primeras acciones de astuta política, intervenciones militares y variadas asechanzas de toda índole para dominar el país tan codiciado, aquella lucha sin tregua se mantuvo sobre el territorio del Imperio Incaico prescindiéndose del mar, desde que sus aguas no representaban peligro alguno para el fin perseguido por los invasores españoles.

Así, los progresos marineros que tanto la inteligencia como el tiempo y la práctica podrían haber traído al Perú aborígen, sufrieron un estancamiento obligado por las circunstancias impuestas y la guerra. La evolución natural que caracteriza a toda sociedad humana organizada, se detuvo ante el mar. Si bien es verdad que los mercaderes marinos nativos continuaron sus quehaceres durante un exiguo lapso, las balsas siguieron siendo sus medios de transporte; toscas e incapaces de imitar tan siquiera a las naves que llegaron desde otro océano para ellos desconocido, tuvieron que detenerse ante la inevitable realidad.

De otro lado, preciso es indicar que si el Imperio Incaico se había mantenido constantemente en pie de guerra y constituía el núcleo dominante en América del Sur, su fuerza radicaba en su

organización militar. Los grupos de sus guerreros eran de diez, cincuenta, cien, mil y diez mil, puestos bajo mandos jerárquicos. Todos ellos entraban en combate ordenadamente, precedidos por los cuerpos de honderos y seguidos por los hacheros, porreros, flecheros y lanceros (que portaban armas largas).

En cambio frente al mar, por respeto al "Mamakocha" y ante la imposibilidad de una expansión territorial que habríase iniciado hacia las porciones insulares más accesibles, el Imperio Incaico se detuvo sofrenado por lo ancho del océano. Sus embarcaciones progresaron lentamente —al utilizar el remo, la quilla y la vela— pero las mayores de ellas continuaron siendo balsas hábiles para surcarlo a lo largo y con fines comerciales, sujetas a no perder de vista la costa y la posibilidad de orientarse gracias a una navegación empírica de pilotaje que les brindaba relativa seguridad. Así pudieron llegar a lejanos parajes y rebasar los límites de su propio territorio, para exportar e importar mercaderías y valores de recíproco interés. Se descartan de este grupo de balsas o almadías, las embarcaciones que pudieron considerarse menores y más elementales, como las de totoras, pellejos o vejigas llenos de aire (usadas especialmente al sur del litoral incaico) y troncos de raíz sin labrar, que servían para la pesca alimentaria o la extracción de mariscos.

El arqueólogo ecuatoriano Emilio Estrada Icaza, creyó haber descubierto no hace mucho, en la isla de la Plata, un adminículo náutico precolombino para orientar la navegación indígena. Esta especie de "Pelorus", se tomó como una suerte de alidada para situarse mediante visuales dirigidas simultáneamente a puntos conspicuos de la costa. Era una tableta cuadrangular de piedra, grabada en su cara principal por dos franjas que, conformando un aspa en diagonal, presentaban a su vez pequeños círculos equidistantes (en número de nueve), siéndoles común el central y poseyendo a su vez —cada uno de ellos— un punto burilado que determinaba su centro. Dicha pieza conformaba algo así como una teja pétrea, de aproximadamente 15 centímetros por lado, con un espesor que le daba aspecto aplanado²⁸.

Esta hipótesis no ha sido probada, existiendo opiniones que comparan sus grabados con los de los "Huairos", especie de dados que se usan en la sierra ecuatoriana en ceremonias mortuorias. Durante el año de 1526, al arribar la nao de Bartolomé Ruiz de Estrada —hecho histórico que precedió al Descubrimiento y la Conquista del Perú— sus marinos aborígenes que navegaban frente a Tumbes, atravesaban por la etapa de evolución náutica que se sintetiza en este aparte.

Sin embargo, no es posible dejar de reconocer que sus progresos habían sido muy lentos y primitivos. De no ocurrir la con-

quista española, hubiesen podido continuar limitada y empíricamente al ritmo impuesto a través del tiempo por una tradición secular, muy distante a los adelantos navales traídos por los españoles recién llegados del Viejo Continente.

Respecto de este punto José de la Riva Agüero se expresó así: "...equivalió la conquista castellana a un avance enorme, que elevó a nuestro país desde la tenue y borrosa penumbra histórica..., hasta la plena luz de la cultura renacentista"²⁹.

No obstante, casi al mismo tiempo en que tenía lugar el descubrimiento del Perú, ya los Incas comenzaban a iniciar sus actividades guerreras utilizando el mar. López de Gómara ha dejado a la posteridad una primicia sobre la cual se ha reparado poco, pero que puede ser situada en los umbrales de la Historia; un combate naval incaico:

"Halló Pizarro en la Puná más de seiscientas personas de Túmbez cativas, que, según pareció, eran de Atabaliba, el cual, guerreando el año atrás aquella tierra contra su hermano Guaxcar, quiso ganar la Puna [Puná]. Juntó muchas balsas en que pasar a ella con gran ejército. El gobernador que allí estaba por Guaxcar, inga y señor de todos aquellos reinos, armó todos los isleños y una gran flota de balsas. Salióle al encuentro y dióle batalla, y vencióla, como eran los suyos más diestros en el mar que los enemigos, o porque Atabaliba [Atahualpa] fué mal herido en un muslo peleando, y convínole retirarse, y luego irse a Caxamalca [Cajamarca] a curar y a juntar su gente para ir al Cuzco, donde su hermano Guaxcar estaba con gran ejército. El gobernador de Puná, de que supo su ida, fué a Tumbez y saqueólo. No desplugo nada a Pizarro ni a sus españoles la disensión y revuelta entre los hermanos y reyes de aquellas tierras..."³⁰.

Notas a la Introducción

- 1 TOYNBEE, Arnold... *Estudio de la Historia*, Buenos Aires, 1959, T.I., p. 31.
- 2 PRESCOTT, William... *Historia de la Conquista del Perú*, Madrid, 1847, T. I, p. 53.
- 3 EJERCITO ESPAÑOL, ESTADO MAYOR CENTRAL... *Acción de España en el Perú, 1509-1554*, Madrid, 1949, T. I, p. 35.
- 4 Id., *ibid.*, p. 48.
- 5 CIEZA DE LEON, Pedro... *La tercera parte de la Crónica del Perú*. Lima, en: Edit. LOREDO, RAFAEL, "Mercurio Peruano", vol. XXVII, agosto, 1946.
- 6 PRESCOTT, op. cit., p. 64, Biblioteca Imperial de Viena, códice 120, MS.
- 7 Id., *Ibidem*.
- 8 Id., *Ibid.*, p. 64.
- 9 XAMANO DE XERES, Francisco... *Verdadera relación de la conquista del Perú*..., París, 1937, pp. 65-66.
- 10 PIZARRO, Pedro ... *Relación del descubrimiento y conquista del Perú*, Buenos Aires, 1944. Edit. Futuro, MS., 1571.
- 11 ARRIAGA, Pablo José de... *Extirpación de la idolatría en el Perú*, Madrid, 1621. Biblioteca de autores españoles, T. 290.
- 12 ROSTWOROWSKI DE DIEZ CANSECO, María... *Mercaderes del valle de Chíncha*, Madrid, 1970. En: "Revista española de Antropología Americana", vol. 5. C. fr., T. XXII. Miscelánea de Ayala, ff. 261-273 v.
- 13 Id., *Ibid.*, C. fr., *Indiferente 1205*, Archivo de Indias, Sevilla.
- 14 SCHMIDT Max... *Arte y cultura del Perú*, Propyläen G.M.B.H., Berlín, 1929, p. 196.
- 15 TOYNBEE, op. cit., p. 42.
- 16 ELIAS MURGUÍA, Julio J.... En: "Revista de Marina", Perú, V. 277, N° 3, mayo-junio 1962, p. 22.

- 17 GARCIA, José Uriel... *El nuevo Indio*, Lima 1973, pp. 55-59.
- 18 SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Historia de los Incas*, Buenos Aires, 1947, ed. Emecé, 3ª edición, pp. 216-217.
- 19 BAKULA BUDGE, Cecilia... *Expedición de Túpac Amaru a las islas del Poniente*, Lima, 1972. Tesis Bachiller, Pontificia Universidad Católica del Perú, 154 pp.
- 20 CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica. Una Historia del Perú Antiguo*, Lima, 1951, p. 322. Instituto de Etnología, Universidad Mayor de San Marcos, 554 pp.
- 21 MURUA, Martín de... *Historia General del Perú — Origen y descendencia de los Incas*, Madrid, 1962, p. 323. Ed. Instituto González de Oviedo.
- 22 CUNEO VIDAL, Rómulo... *Historia de las guerras de los últimos Incas Peruanos contra el Poder Español*, Barcelona, 1925, p. 303. Ed. Maucci.
- 23 LARREA, Carlos... *El archipiélago de Colón*, i.e. Galápagos, Quito, 1960, p. 23. Ed. Casa de la Cultura Ecuatoriana.
- 24 SARMIENTO DE GAMBOA, op. cit., p. 215.
- 25 Id., *ibid.*, pp. 215-216.
- 26 CABELLO DE VALBOA, op. cit., p. 323.
- 27 MURUA, op. cit., p. 62.
- 28 ESTRADA ICAZA, Emilio... *Arqueología de Manabí Central*, Guayaquil, 1962, p. 74. Ed. Artes Gráficas Senefelder.
- 29 RIVA AGUERO, José de la... En: *Diario "La Prensa"*, Lima 18 de diciembre, 1935.
- 30 LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*. Madrid 1941, t. II, pp. 11-12.

Capítulo Primero

La Escuadra Bastarda de Gonzalo Pizarro

NAVES ARMADAS CONTRA EL VIRREY: RAICES HISTORICAS

El por qué del artillado de barcos sublevados en la segunda mitad del siglo XVI contra el representante legal de la Corona, tuvo al comenzar el Virreinato del Perú un complicado origen y un insoslayable significado. La inflexible aplicación de las *Nuevas Ordenanzas*, que reemplazaron a la *Capitulación de Toledo* magnánima en favores y prebendas, hizo saltar la chispa. Los primeros buques armados en son de guerra, no obstante sus ilegítimos propósitos, deben ser considerados como los precursores de una Marina Militar.

Dispuestos a obtener el dominio del mar mediante la disuasión, los desembarcos practicados y sus actos hostiles ejercidos tanto a lo largo del litoral como en el istmo panameño, habilitaron y dieron cierta experiencia a sus dotaciones para la práctica de la guerra en el mar. Con el transcurrir de los años muchos de aquellos marinos iniciados empíricamente constituyeron las bases primigenias de futuras escuadras o armadillas, que ya escoltando naves con caudales ya en misiones preventivas, combatieron en varias ocasiones a depredadoras fuerzas de piratas o corsarios que durante la época colonial invadieron constantemente las aguas del Perú.

Casi tres siglos más tarde, y al obtener nuestro país su independencia de la Corona Española, aquella escuela marinera —reforzada técnicamente gracias a la preparación profesional que algunos virreyes propiciaron— contribuiría a la postre y en lógica concatenación, a continuar integrando las filas de la naciente armada republicana convertida hoy en la Marina de Guerra del Perú.

¿Por qué Gonzalo Pizarro apostó naves armadas contra el virrey Núñez Vela?, he aquí uno de los propósitos del presente capítulo. Sus causales son extensas y complicadas, pero exigen un rastreo histórico sintetizador a la par que coherente para despejar la interrogante planteada. Hay pues que fijar, más allá de su momento, los antecedentes que motivaron su actitud.

Desde que Cristóbal Colón descubriera el Nuevo Continente el 12 de octubre de 1492, por su conocido error de haberlo confundido con las Indias, se comenzó a llamar indios a sus aborígenes¹. Entre los innumerables problemas que a raíz del descubrimiento tuvo que enfrentar España, uno de los principales fue justamente el de legislar sobre aquellos para evitar abusos. Se había empezado mal mediante una transacción que hizo la Corona con sus vasallos, al firmar la Reina Dña. Isabel de Aragón en 1529 —en ausencia del monarca D. Carlos, quien iba a ser coronado por el Papa en Italia— el real documento conocido como la *Capitulación de Toledo*. Posteriormente, y desatados los abusos contra los naturales, se fue enmendando errores mediante "*la copiosa legislación de Indias, que llegó a tener más de seis mil disposiciones sobre economía, justicia, administración, culto, higiene, instrucción, artes y letras y cuanto podía referirse al régimen del Nuevo Mundo*"².

La mayor preocupación de la Corona durante la conquista y colonización de América, fue la de justificar ante el mundo la legitimidad del esfuerzo que iba a emprender. Asunto no menos espinoso era también el de controlar los desmanes de los conquistadores sobre los indios, desde que actuando fuera de su país originario y obnubilados con las ingentes riquezas que tenía a la vista —cuyos logros eran fáciles de obtener en estas latitudes tan distantes— abusaron, muchas veces despiadadamente, de los brazos y espaldas de los aborígenes que no obstante ser vasallos legítimos de la Corona, para un gran número de encomenderos resultaban infieles, pecadores, y solamente dignos del sometimiento.

El *requerimiento que se mandó hacer a los indios* para explicarles el derecho que asistía a los recién llegados de ocupar y conquistar sus tierras en son de conquista, retrató la mentalidad de la época. El Adelantado de Tierra Firme, D. Pedro Arias Dávila, lo emitió en Darién en forma simplísima: Dios creó el cielo y la tierra y a una pareja humana de la cual todos descendemos; puso luego como príncipe y superior de nuestro linaje a Sanct Pedro, quien fue llamado Papa, con su trono en Roma —o en cualquier otra parte— para que rigiera el Mundo; él y sus sucesores, los pontífices, fueron, son y serán siempre obedecidos; su origen divino facultó a uno de aquellos, quien hizo a sus soberanos herederos, en último término, de la donación que había hecho... "*como prin-*

cipe é señor del mundo... al rey é la reina en su lugar, como á señores é superiores é Reyes destas islas é Tierra Firme, por virtud de dicha donación...". En el caso de reconocer lo expresado, aseguraba privilegios y mercedes a los naturales "si assi lo hiciéredes" pasando luego a amenazarles con la guerra, esclavitud y toda clase de males "si no lo hiciéredes".

He aquí un rasgo de la justificación de la Corona dirigida a los aborígenes de parte del Rey don Fernando y de la reina doña Johana [porque Pedrarias Dávila firmó dicho Requerimiento "como su criado, mensagero é capitán"], para demostrarles el origen divino de sus derechos de conquista. Así nació la *Capitulación de Toledo* usando de una "donación papal", hecha como gracia especial por el Sumo Pontífice Alejandro VI y reafirmada mediante sus bulas *Inter cetera* de abril y junio en 1493. La Corona, zanjadas las diferencias existentes con Portugal merced al Tratado de Tordesillas en 1494, dio comienzo, respaldándose en un derecho que consideraba inobjetable, al regalismo más personalista que hasta dicha época se había registrado.

Aquella munificencia real, al otorgar prebendas, excepciones y mercedes a sus vasallos conquistadores de allende los mares, estableció una costumbre a la cual era muy difícil renunciar. Para los españoles pioneros, los primeros esfuerzos desarrollados en el Nuevo Continente constituyeron una acción particular ejecutada con permiso gubernativo. Cuando las conquistas se abrían fortuna sus capitanes se cuidaban de obtener un nombramiento real, en súplica para legalizar sus gobiernos y jurisdicciones y alcanzar la ayuda oficial. Conseguido esto último, la acción particular se tornaba en acción estatal.

Así fue como surgió el documento principal de la conquista: la *Capitulación*. Mediante ella los reyes efectuaban por escrito una solemne transacción con sus vasallos —generalmente Adelantados o Gobernadores— concediéndoles beneficios y derechos que hoy nos asombran. A Francisco Pizarro, por ejemplo, se le otorgó un repartimiento de hasta 16,000 indios de primera intención.

LAS NUEVAS ORDENANZAS CONOCIDAS TAMBIEN CON EL NOMBRE DE NUEVAS LEYES

Cuando surgieron las llamadas *Nuevas Ordenanzas*, emitidas y promulgadas por Carlos V el 20 de noviembre de 1542 en Barcelona, ya las encomiendas de indios, tenencias de tierras, repartimientos y mitas habían proliferado indirectamente, favoreciendo a muchos a través de las mercedes reales y otros beneficios concedidos a raíz de la *Capitulación de Toledo*, nacida como documento oficial de la Corona el 26 de julio de 1529 y firmada por la Reina

Isabel de Aragón, debido a que el monarca Carlos V hallábase en viaje hacia las Cortes de Monzón y luego a Italia, país en el cual sería coronado por el Sumo Pontífice, como ya se indicó.

Luego de expedirse las *Nuevas Ordenanzas* y para aplicarlas en forma adecuada, tuvo que cambiarse el sistema político imperante en la Colonia. El Emperador decidió crear el Virreinato del Perú. Fue así cómo el 1º de marzo de 1543 —y esta vez desde Madrid— oficializó su deseo mediante el siguiente párrafo contenido en las *Nuevas Ordenanzas*:

*"Item: Ordenamos y mandamos que en las provincias é reinos del Perú resida un Visorey y una Audiencia Real de cuatro Oidores letrados, y el dicho Visorey resida en dicha Audiencia, la cual residirá en la ciudad de los Reyes, por ser la parte más conveniente porque de aquí en adelante no ha de haber Audiencia en Panamá"*⁴.

Gran descontento causaron las *Nuevas Ordenanzas* al conocerse en estas tierras. El gran sacudimiento socio-económico que produjeron, fuera de dar al traste con muchas fortunas cerraba casi todas las puertas para hacer dinero en la forma más acostumbrada. Constituía, para los más, una ingratitud de la Corona hacia quienes habían contribuido —con sus sacrificios y su sangre— a engrandecer sus dominios, significándoles una suerte de injusticia real que se les imponía exabrupto y con naturaleza retroactiva.

*"No se veían sino juntas y corrillos, hablando con desesperación e ira; unos, despojando sus cuerpos, mostraban las heridas; otros, se veían medio asados y sacrificados de manos de los indios y con las carnes despedazadas de las heridas de las flechas con hierba adonde había peleado con los indios que las usaban. En suma: todo eran angustias, quejas, lamentaciones y aún amenazas"*⁵.

El efecto legislador menos comprendido por aquellos españoles veteranos era, como ya se dijo, el de la retroactividad que imponían las *Nuevas Ordenanzas*. No alcanzaban a concebir que se perdieran, de un momento a otro y en forma tan brusca, repartimientos y encomiendas de los que habían venido gozando durante muchos años gracias a sus méritos y a la benevolencia real, en virtud de unas nuevas leyes que borraban antiguos privilegios de un solo plumazo. No era justo retrotraer un estado de cosas permitido y legalizado en la diaria práctica, a una situación en la que el cero del empobrecimiento reemplazaba tajantemente toda proyección económica lograda en base a tantos esfuerzos.

Si el Emperador Carlos V hubiese designado con propiedad a la persona adecuada para hacer cumplir las *Nuevas Ordenanzas* en el Perú y sus dominios aledaños, mucha sangre se habría ahorrado y el curso de los acontecimientos hubiera sido otro. Equi-

vocado el monarca nombró como su primer Virrey al capitán Blasco Núñez Vela el 1º de marzo de 1543, caballero de Avila y Veedor General de los Guardas de Castilla. Cumplidor y leal era, de otro lado, hosco, temperamental, inflexible, terco y desatinado, sin condiciones de gobernante y absolutamente falto de la diplomacia más elemental para ejercer su alto cargo.

Su proceder, como se irá viendo, contribuyó a la postre a avivar la llama de una sublevación abierta contra la Corona —rebelión que desembocó en la Segunda Guerra Civil entre españoles— empapó en sangre las tierras del flamante Virreinato del Perú e hizo emplear, por vez primera, más de una veintena de naves armadas para conformar la escuadra pizarrista insubordinada contra el poder real.

LA CAPITULACION DE TOLEDO: ASPECTOS NAVALES GENERALES

Es necesario retrotraer al tiempo para fijar algunos conceptos relacionados con el punto de vista naval.

Al viajar Francisco Pizarro a España en 1529 con el fin de gestionar nombramientos reales para él, Diego de Almagro, Hernando de Luque y el piloto Bartolomé Ruiz, fue portador de los deseos de sus socios y del marino indicado en el sentido de suplicarlos ante las Cortes y el Soberano.

Ni Almagro fue nombrado Adelantado como anhelaba ni Ruiz Alguacil Mayor. La Corona, teniendo en cuenta la inconveniencia de distribuir tantos poderes entre varias personas por la secuela de controversias que ello podría acarrear, decidió investir al propio Pizarro con los cargos de Adelantado, Capitán General, Gobernador y Alguacil Mayor. Este proceder real motivó, como era lógico suponer, el resentimiento profundo de Almagro y el desengaño de Bartolomé Ruiz, tanto por las notables diferencias existentes entre las mercedes que a ellos se les hizo como por el acaparamiento de títulos en el caso de Pizarro. Desde un principio creyeron en su mala voluntad —y aunque más tarde fueron zanjados los malentendidos creados— ya había nacido el germen que incubándose traería consigo la Guerra Civil entre Pizarros y Almagros.

Mas, como desde el punto de vista naval interesa de manera especial el trato que se dispensó a los hombres de mar, cabe indicar que este fue pobre y disimulado entre títulos y beneficios que resultaban fáciles de conceder. Los párrafos de la *Capitulación de Toledo* que a ellos se refieren, fueron los que dirigió la Reina a Francisco Pizarro en los términos siguientes:

"Items: a suplicación vuestra, hacemos nuestro Piloto Mayor de la Mar del Sur, a Bartolomé Ruiz... Así mismo daremos título



Pizarro ante el "César" (Carlos I Rey de España y V Emperador de Alemania, según un cuadro de Lizcano, que inmortalizó esta entrevista).

de escribano de número del concejo de la ciudad de Tumbes a un hijo de dicho Bartolomé Ruiz...".

En lo pertinente a otros aspectos relacionados con los quehaceres del mar, seguía diciendo la Reina:

"...Otro sí: os hacemos merced de trescientos mil maravedís, pagados en Castilla del Oro, para el artillería é munición que habéis de llevar a la dicha provincia del Perú... Otro sí: Decimos que mandamos, é por la presente, mandamos, que hayan é residan en la ciudad de Panamá, é donde vos fuese mandado, un carpintero y un calafate, é cada uno tenga de salario treinta mil maravedís en cada un año".

La *Capitulación de Toledo* también se preocupó de autorizar a Pizarro para que pudiese disponer de los barcos que requiriese según sus necesidades. Años más tarde su hermano Gonzalo —pensando quizás haber heredado tal privilegio una vez fallecido el primogénito— se arrogó dicha potestad sin derecho a ejercerla. Rezaba así:

"Item: Que vos mandaremos dar nuestra provisión en forma, para que en la dicha costa de la Mar del Sur podáis tomar cualesquier navíos que hubieres menester, de consentimiento de sus dueños, para los viajes que hubiéredes de hacer a la dicha tierra...".

En lo referente a los vasallos solicitados para los conquistadores, en el documento que tan brevemente se examina no se concedieron "por no tener entera relación de ello". En cambio se le otorgó a Pizarro "la veintena de los pechos que Nos tuviéramos en cada un año en la dicha tierra", añadiendo: "con tanto que no excedan de mil é quinientos para el dicho Diego de Almagro". [Pecho: un tributo que se pagaba al rey; una contribución obligatoria, y por cada individuo, que se abonaba al señor territorial por razón de bienes o haciendas].

Las variadas y considerables mercedes que la *Capitulación de Toledo* hizo a Francisco Pizarro, el conocimiento que de ellas tuvieron sus capitanes y soldados, y los muchos privilegios que le distinguieron de los demás —y que no son del caso pormenorizar aquí— prácticamente obligaron al Marqués a tomar una actitud personal definida para mantener contenta a su gente. Si no otorgaba incentivos de la misma clase a sus compañeros de empresa, su reconocido espíritu de hombre justo, sagaz y poco amigo de ostentaciones y grandezas, iba a sentirse vulnerado, su autoridad disminuida tal vez, todo lo cual podría amagar el éxito futuro de la conquista. A raíz de que el 8 de mayo de 1533 el Consejo de Indias emitiera una real cédula, prohibiendo a Pedro de Alvarado que pisara tierras del Perú tal como intentaba hacer, los subalternos de Pizarro requirieronle a que repartiese las que tenía bajo su gober-

nación, valiéndose de un escribano y dejando la distribución a su mejor criterio. Tuvo que comenzar a hacerlo.

Poco después, como sus poderes para asignar indios no anduvieron muy claros en la Capitulación de Toledo, "...no viendo nada malo —o pensando explicar al Emperador el por qué lo había hecho— empezó a señalar los primeros "depósitos" de indios a los conquistadores más antiguos".

Así el usufructo de las mercedes y privilegios reales pronto tuvo un efecto multiplicador. Los hombres de Pizarro comenzaron a saborear poco a poco las mieles de la conquista. Después seguirían las luchas y la captura de Atahualpa, elaborándose el acta de reparto de su fabuloso rescate el 17 de julio de 1533, antecediendo a su ejecución, acto político, traicionero e ignominioso, que tuvo lugar el 29 de agosto de 1533.

Las mercedes de la Reina acusaron un decidido favoritismo hacia su nuevo Adelantado y Gobernador del Perú, dejando a Almagro en segundo plano no obstante ser su socio. Fuera de los títulos que se le concedió y que ya se citaron anteriormente, se le dio también la gobernación y administración de la isla de Flores [Panamá], autorización regia para disfrutar de las tierras, indios y naborías [aborígenes para el servicio doméstico] que se le habían asignado oficiosamente en Castilla del Oro y 725,000 maravedís de salario en cada un año [que cubrían algunos gastos obligados]. Al desengañado Almagro se le señaló 100,000 maravedís como sueldo, se le elevó al rango de hijodalgo y se le otorgó el mando de la fortaleza de Tumbes. A Hernando de Luque se le propuso como Obispo de Tumbes, Protector Universal de los indios del Perú, fuera de asignársele un salario anual de 1,000 ducados (375,000 maravedís). La compensación —para atenuar descontentos y vacíos dejados por la *Capitulación de Toledo*— tuvo que llevarse a cabo, mientras se esperaban enmiendas solicitadas a la Corona. Muy acertadamente lo sintetiza el historiador mexicano Carlos Pereyra cuando escribe: "*...la historia debe registrar la lucha permanente que se trabó entre la Corona, defensora de la causa indígena, y el interés de los explotadores. Si los mandatos del soberano quedaron frecuentemente incumplidos, la razón debe buscarse en que sus preceptos equivalen al voto de una oposición, pues el poder efectivo no era el de los reyes, sino el de los pobladores. Lo detentaba el criollo... Lo que el Rey manda se obedece y no se cumple. Tal es la expresión de la realidad*"^a.

Se daban esas circunstancias históricas cuando el giro de la política peninsular cambió, se expidieron las *Nuevas Ordenanzas* en 1542 y a poco se envió al Virrey acabado de nombrar, D. Blasco Núñez Vela, para hacerlas cumplir a ultranza sin detenerse a contemplar si resultaba conveniente o inconveniente su aplicación.

La rebelión se precipitó. Gonzalo Pizarro insistentemente asediado por innumerables cartas de otros tantos colonos que se sentían damnificados, pronto llegó a formarse un claro concepto de la hostilidad que habíase levantado contra el Virrey, no solamente por la legislación que venía a hacer cumplir sino por la rudeza y desatino de sus procedimientos.

Merced a las *Nuevas Ordenanzas* casi ningún vecino dejaba de perder buena parte de sus acostumbrados ganancias. Muchos, toda su hacienda. 'Si algunos mostraban cierta conformidad con que se tasasen las tributaciones, se instruyera y evangelizara a los aborígenes y se castigaran los malos tratos, la inmensa mayoría se manifestaba absolutamente disconforme y refractaria a que les quitasen los indios que tenían adjudicados.

Los más fieles vasallos querían acudir al Rey y suplicarle la revocación de las *Nuevas Ordenanzas*; bastantes a Vaca de Castro —sabiéndolo conocedor del país y sus problemas— así como hábil para interceder. Sin embargo, al darse cuenta de la posición legalista que a la postre tomó este último, la gran mayoría de afectados se volcó hacia Gonzalo Pizarro para que, acaudillándolos, levantase banderas contra la intransigencia virreinal.

Y finalmente éste se trasladó desde sus tierras de Chaqui, en Charcas, hasta el Cusco. Allí el Cabildo le concedió poderes de Capitán General, Justicia Mayor y Procurador del Común, cargos que juró ejercer y cumplir: "*... Fe afoldaron dozientos y cinquenta o trezcientos hombres: a los quales fe dieron muy grueffas pagas: de a quinientos y de a feiscientos pefos de oro... Y puestos a punto para caminar/ fe proveyeron de armas: que las tenían muchas y muy buenas: delas que auían fobrado de la batalla que dio Vaca de Castro en Chupas*"⁹.

Con el transcurrir del tiempo, a estas tropas inicialmente conformadas se añadirían muchos más hombres; se les reforzaría con cañones para hacerla contar con la necesaria artillería, y, finalmente, a la avanzada terrestre hacia el norte se sumaría la constitución de una escuadra para dominar el mar y bloquear las comunicaciones, entre la Corona y el Virrey, y entre éste y sus partidarios del Nuevo Continente.

Poco antes —entre 1540-1542— Gonzalo Pizarro y Francisco de Orellana, seducidos por la leyenda de El Dorado, habían llegado hasta el Antisuyo [Hoya Amazónica]. Gonzalo descubrió el río Napo y Orellana el Amazonas, cobrando ambos con esta experiencia difícil y llena de privaciones alguna práctica en la navegación fluvial, ya en balsas ya en embarcaciones por ellos construidas. Tal expedición partió del Cuzco.

PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS: CUADRO CRONOLOGICO

Se considera que habiendo llegado a esta parte de la Historia Naval, resultaría necesario efectuar un breve examen del cuadro cronológico siguiente, para fijar ideas en el tiempo:

CUADRO CRONOLOGICO (1533-1548)

1533—1541	Francisco Pizarro, Gobernador.
1540—1542	Descubre el Napo Gonzalo Pizarro, y el Amazonas Orellana. Conquista de Chile por Valdivia.
1541, junio 26 . . .	Los partidarios de Almagro el Mozo, dan muerte a Francisco Pizarro y proclaman a Almagro por Gobernador.
1541—1544	El Licenciado Cristóbal Vaca de Castro, Gobernador (2 años, 5 meses y 25 días).
1542, noviembre 20	El emperador Carlos V firma en Barcelona las ordenanzas llamadas <i>nuevas leyes</i> .
1542, setiembre 16 .	Almagro el Mozo es derrotado en la batalla de Chupas, condenado a muerte y ejecutado.
1543, marzo 1º . . .	Creación del Virreinato; nombramiento de Blasco Núñez Vela de Virrey del Perú.
1543—1548	Insurrección de Gonzalo Pizarro.
1544—1546	Blasco Núñez Vela, primer Virrey.
1544, mayo a setiembre . . .	Gobierno efectivo de Blasco Núñez Vela, primer Virrey (4 meses, 2 días).
1544, setiembre a noviembre . . .	Gobierna la Audiencia, presidida por el Oidor Cepeda (2 meses, 4 días).
1544—1548	Gonzalo Pizarro, usurpador del poder.
1546, enero 18 . . .	Batalla de Iñaquito y asesinato del Virrey Núñez Vela.
1546, febrero 16 . .	Carlos V firma la cédula nombrando al Licenciado Pedro de la Gasca.
1547—1550	El Licenciado de la Gasca, Pacificador y Presidente de la Audiencia.
1547, octubre 20 . .	Batalla de Guarina, en la que Pizarro vence a Centeno, jefe realista.
1548, abril 9 . . .	Batalla de Jaquijahuana, derrota de Gonzalo Pizarro siendo decapitado ¹⁰ .

LA ARTILLERIA DE CHUPAS PARA ARMAR NAVES

Asesinado Francisco Pizarro el día 26 de junio de 1541 por Juan de Rada y sus compañeros almagristas, el joven mestizo Diego de Almagro fue proclamado Gobernador del Perú. El acaudillar la sublevación le colocó en abierta rebeldía contra el Licenciado Vaca de Castro quien, como representante de la Corona, ostentaba todos los derechos legítimos para asumir el cargo usurpado por el sublevado.

La provisión real para este efecto fue dada en Madrid el 9 de setiembre de 1540, condicionándola a la eventualidad de que Francisco Pizarro hubiese fallecido antes de que el Licenciado llegase al Perú. Su texto rezaba así:

"Por la presente queremos y mandamos que en el caso que cuando vos el dicho licenciado Vaca de Castro llegáredes a las dichas provincias del Perú, el dicho Marqués D. Francisco Pizarro sea fallecido o falezca en el tiempo que en ella residíredes, que entre tanto, como dicho es, mandaremos proveer lo que fuésemos servidos, vos el dicho licenciado Vaca de Castro, gobernéis y tengáis en justicia las dichas provincias de la Nueva Castilla y Toledo, y hagáis las otras cosas que el dicho Marqués D. Francisco Pizarro y el dicho Adelantado D. Diego de Almagro hacían, podían y debían hacerse, etc."

Habiendo ocurrido el asesinato del Gobernador en 1541 como ya se ha apuntado, un año después y cuando fracasaron las negociaciones entre Vaca de Castro y el joven Almagro, tuvo que sobreenir el encuentro final y definitivo. El 16 de setiembre de 1542 ambos ejércitos se encontraron en la batalla de Chupas. El Sargento Mayor de las tropas realistas era D. Francisco de Carvajal, puesto que los efectivos pizarristas unidos a los de Vaca de Castro combatieron contra los almagristas. Dicha acción de armas terminó con el triunfo total del representante legítimo de la Corona. Los combatientes por la causa del rey sumaron unos 700; sus contrarios eran más o menos 500. La rudísima batalla causó una espantosa carnicería [que según Garcilaso y Uscátegui llegó a medio centenar de muertos], afirmando Herrera y Zárate que las bajas de cada bando sobrepasaron de trescientas. Terminó al anochecer, habiendo un frío intensísimo.

A la postre, y ya en el Cusco adonde había huído Almagro el Mozo quien fue capturado, la Junta de Guerra que reunió Vaca de Castro —pese a la opinión en contrario de éste— "para salvar al país de nuevos males" ordenó que Almagro fuese decapitado.

El ajusticiamiento lo ejecutó el mismo verdugo que ultimó a su padre y en idéntico lugar. Murió el joven Almagro a la edad de 24 años.

Estas brevísimas consideraciones históricas resultan necesarias para fijar, en forma clara, el origen de una artillería que, a la postre —y cuando ocurrió la sublevación de Gonzalo Pizarro contra Núñez Vela (1543-1548)— fue utilizada también para armar las naves pizarristas y conformar la Escuadra cuyo primer mando ejerció el capitán Hernando Bachicao. Respecto de dicho armamento grueso, testimonios históricos de la época afirman lo siguiente:

"...la primera cofa que proveyó Goncalo Pifarro/ despues de fer elegido/ fue recoger todas las mas armas que pudo: para con ellas hazer infato. Y enbio un capitán llamado pedro de hinojosa co fierta gete a Ariquipa a recoger las Armas que ouieffe y a otro capitán enbio a otra provincia atraer cierta artilleria que avia dexado Vaca de Castro/ que era mucha y muy buena/ toda la qual y las armas mando quefe lleuafen al Cusco"¹¹.

El cronista Pedro Cieza de León se muestra más explícito sobre este punto en "La Guerra de Quito", capítulo XLI (Madrid, 1877, edición de Marcos Jiménez de la Espada) cuando anota refiriéndose a la acción que al respecto tomó Gonzalo Pizarro: "Mandó a Francisco de Almendras, que con algunos arcabuceros estuviere en guarda de la artillería y á se encontrar con los que venían con las provisiones, porque no entrasen con ellas en el Cuzco, porque sería alborotar los ánimos de aquellos que tanta voluntad mostraban á le seguir".

Interesa consignar que el nombrado Francisco de Almendras había viajado previamente hasta Huamanga, con la misión de hacerse de dieciséis piezas de artillería que guardaba allí Vasco de Guevara, cometido que cumplió cabalmente. Tales bocas de fuego constituían parte del material sobrante de la batalla de Chupas. Almendras, ya de regreso, las transportó hasta Abancay y procedió luego a buscar a Gonzalo Pizarro en el Cusco para pedirle instrucciones.

Vaca de Castro —en carta dirigida al Emperador el 24 de noviembre de 1542, para darle cuenta de la sublevación del joven Almagro y de otros importantes asuntos— le dice: "Les ponía esta soberuía y atreuimiento la mucha artillería que trayan de bronce, que les auia fecho un Candia [Pedro de Candia, uno de los famosos trece del Gallo] extranjero, tan buena como en Milán". Añadía más abajo y ampliando su información, que Almagro, el Mozo, tenía al empeñarse la acción de Chupas: "seis medias culebrinas de diez a doce pies de largo, que echaban de batería casi una naranja, é otros seis tiros medianos, todos de fruslera y otros pequeños"¹².

Teniendo en cuenta además los cuatro falconetes que integraban la artillería de que dispuso Vaca de Castro en Chupas, se co-



El hñ vaca
Castro

El Licenciado Vaca de Castro

lige que durante la Segunda Guerra Civil habida en el Perú al rayar la época virreinal, Gonzalo Pizarro colectó todas las bocas de fuego existentes en estas tierras y que eran cerca de una veintena. Parte de ellas —las más apropiadas y de campaña— fueron utilizadas por las tropas de a pie. Las restantes se destinaron para armar inicialmente naves en son de combate¹³.

SIGLO XVI: ARMAS PESADAS

Conviene aquí registrar, en forma brevísima, algunas de las principales características de los cañones que utilizaron en el Perú las primeras naves artilladas, tanto durante el corto período en que lo gobernó Vaca de Castro, como a través de los lapsos que correspondieron a Núñez Vela, Gonzalo Pizarro y el Licenciado de la Gasca, al promediar el siglo XVI.

La variedad de calibres, formas y denominaciones existentes al iniciarse dicha centuria, fue reducida a siete grupos principales bajo el reinado de Carlos V merced al asesoramiento técnico del General de Artilleros Herrera. Posteriormente se le adicionaron otros dos, de los denominados "tiros de fruslera". Las piezas tipo estuvieron representadas por: el cañón, el medio cañón, la culebrina, la media culebrina, el sacre, el falconete y el medio falconete.

Los tiros de fruslera, por el ribadoquín y el medio ribadoquín. La mencionada artillería, a su vez, se subdividía en:

- a) Piezas de campaña, livianas y transportables.
- b) Piezas de batir, más pesadas y de emplazamiento.

Inicialmente todos estos tipos de cañones se fundían en bronce, manteniéndose los porcentajes de cobre y estaño de dicha aleación en las mismas cantidades empleadas para fundir campanas de iglesias y catedrales. Más tarde, y por considerarse necesario, se redujo grandemente la proporción de estaño (del 9% para abajo) hasta llegar casi al cobre puro.

Los *cañones* eran las piezas más pesadas y generalmente tenían escaso movimiento. Se hallaban clasificados como piezas de batir, estando su "pelotería de fuego" conformada por proyectiles esféricos que llegaban hasta tener 40 libras de peso.

Las *culebrinas* alcanzaban mayor longitud. Su munición se disparaba con más cantidad de pólvora que los cañones, obteniéndose mayores alcances y superior precisión en el tiro [debido a las cargas de proyección y a la longitud de las ánimas]. Sus proyectiles llegaban a igualarse, en peso, a los utilizados en los cañones. Las medias culebrinas podían usarse en campaña.

El *sacre* era también una pieza de apreciable longitud, pero de peso y calibre reducidos en comparación con las anteriores.

Por dichas características era muy cotizada como arma de campaña, siendo su peso aproximado de 20 quintales.

El *falconete*, más reducido aun que el sacre. Su calibre (diámetro del proyectil) alcanzaba unos 5 centímetros. El peso total de la pieza era de unos 10 quintales. Los falconetes —también utilizados en campaña— tenían una longitud de 1.40 metros.

Los *ribadoquines* y los *medio-ribadoquines* [con calibres de 5 y 4 centímetros, respectivamente] llegaban a tener 1.66 y 1.63 centímetros, en el orden indicado.

ALBORES NAVALES CON NUÑEZ VELA

El primer Virrey del Perú, D. Blasco Núñez Vela, hizo su ingreso a la Ciudad de los Reyes el 15 de mayo de 1544 con gran boato y bajo palio¹⁴.

A media legua de Lima fue recibido por Vaca de Castro y los más notables personajes, siendo luego conducido a la catedral. En su recinto, tomóle el juramento de guardar los fueros y privilegios que gozaba la ciudad el factor Illan Suárez de Carbajal, haciéndolo en nombre del cabildo.

El Virrey limitóse a jurar que haría cuanto conviniere en bien del país y el servicio de Su Majestad. Con estas palabras que se salieron del ritual establecido, el gobernante no se comprometía a otra cosa que a imponer su propio criterio y servir con lealtad a su Rey. A la larga cumplió su juramento en forma cabal, decidida y arbitraria, permaneciendo leal a su soberano pero causando con su proceder inflexible, empecinado y carente de tacto, múltiples malquerencias que contribuyeron a precipitar la sublevación más sangrienta ocurrida hasta esa época: la encabezada por Gonzalo Pizarro por su ambición de poder.

La vehemencia de Núñez Vela para comenzar a aplicar las Nuevas Ordenanzas, hízole viajar desde el istmo al Perú dejando en Panamá a los Oidores que integrarían la Real Audiencia de la Ciudad de los Reyes. Estos eran Diego de Cepeda, Alison de Tejada, Juan Alvarez y Pedro Ortiz de Zárate, todos ellos licenciados. Como Contador del Perú y Tierra Firme había sido nombrado Agustín de Zárate, Secretario del Consejo Real. Antes pues del arribo y asentamiento de la Real Audiencia, ya había comenzado el Virrey a poner en vigencia las Nuevas Ordenanzas pese a haber afirmado que no lo haría. Desde Tumbes —puerto en el que desembarcó— hasta Huaura, su carácter autocrático, tiránico e inflexible se hizo sentir sin que tolerase interferencias. Muchos abusos realizó al salirse en diversas ocasiones del marco legal para imponer su caprichoso criterio, cometiendo injusticias que contribuyeron a conceptuarlo como a un tirano, de aquellos que sólo alcanzan a inspirar adhesión y temor.



2 Blasco Núñez Vela

El Virrey D. Blasco Núñez Vela

Mientras tanto Gonzalo Pizarro y sus tropas avanzaban hacia la capital del virreinato, reclutando descontentos a su paso y recibiendo a muchos que desde el Cusco venían en su seguimiento. La justificación inicial del caudillo —quien alegaba la necesidad de contar con fuerzas para oponerse al Inca rebelde— pronto careció de tal asidero, al ser asesinado Manco por un grupo de españoles almagristas que él tenía por amigos. Siete fueron sus victimarios, apuñalándole al mismo tiempo en su reducho de Vitcos en forma traicionera y mientras jugaba al herrón.

La muerte de Manco Inca definió indirectamente la naturaleza de los aprestos guerreros de Gonzalo Pizarro. Continuar su marcha en son de guerra, no correspondía ya a una gestión directa para suplicar sobre las Nuevas Ordenanzas al Virrey. Así lo comprendió éste al enterarse del giro de los acontecimientos.

“Cien mil pesos que tenía reunidos Vaca de Castro para enviarlos al Rey, le permitieron levantar una fuerza de seiscientos hombres cuyo armamento le fue facilitado también en gran parte por su noble predecesor; *los buques tomados á Gonzalo por los vecinos de Arequipa le sirvieron de base para formar una escuadra*; se hizo de artillería fundiendo algunas campanas; y la ciudad se puso en estado de defensa, levantando barreras y abriendo fosos”¹⁵.

En efecto, durante el año de 1544 el capitán Alonso Cáceres vecino del Cuzco y partidario del Virrey, conociendo los aprestos que para sublevarse ejecutaba Gonzalo Pizarro —incluyendo dos navíos ya comprados— “para armarlos en guerra, transportar su artillería y contar con el mar en apoyo de sus operaciones”, viajó a Arequipa. Una vez allí, coludiéndose con otro realista, Gerónimo de la Serna, pasaron ambos al puerto de Quilca.

*Los dos confabulados, sobornaron a los marineros de los navíos, se alzaron y trajeron las naos al Callao poniéndolas a disposición del Virrey Blasco Núñez Vela*¹⁶.

Durante el corto lapso transcurrido entre la entrega de los antedichos barcos y el derrocamiento posterior del gobernante, éste continuó haciendo esfuerzos por incrementar su armada para con ella facilitar el transporte masivo de gente. Había determinado trasladar el gobierno a Trujillo, decisión que aumentó enormemente la hostilidad contra su persona y motivó la oposición de la Real Audiencia, que desembocó en conspiración dirigida por el Oidor Diego de Cepeda. Los ánimos se habían volcado en su contra desde que, fuera de su incansable e inconveniente terquedad en aplicar las *Nuevas Ordenanzas*, había cometido muchos atropellos y hasta recurrido al asesinato por mano propia. Los más sonados casos —sólo por citar tres de ellos aquí— fueron: la prisión del propietario de Barranca D. Antonio del Solar sin formarle causa;

el severo juicio de residencia tras el apresamiento de Vaca de Castro, y, finalmente, el asesinato por apuñalamiento del Factor Illan Suárez de Carbajal, perpetrado públicamente en Palacio y por mano propia —al considerarlo equivocadamente traidor—. El mismo Virrey ordenó luego a su servidumbre que ultimara a su inocente y sorprendida víctima hasta morir.

Refiriéndose a la Armada Virreinal, escribió Calvete de Estrella: "...determinó (Núñez de Vela) despoblar aquella ciudad [Lima] y pasarse á la de Trujillo con la Audiencia y oficiales del Rey, y enviar por mar las mujeres, niños y viejos y personas impedidas, y el oro y plata y hacienda en diez navios que tenía de armada, y muy bien aderezados y proveídos de artillería y de mucha pólvora y municiones, y de gran número de bizcochos y de maíz y carnes saladas, y que la gente de guerra fuese por tierra y de camino despoblase los llanos, y de camino hiciese subir los indios á la sierra, porque le parecía que viniendo Gonzalo Pizarro de tan lejos con ejército y con tantos impedimentos de guerra, por hallar la ciudad de Lima despoblada y ochenta leguas de camino hasta Trujillo sin vituallas, no le podría seguir, ó se tornaría al Cuzco ó desharía su campo"¹⁷.

La nave Capitana de aquella improvisada escuadra —y de consiguiente el mando de dicha fuerza naval— estaban a cargo del cuñado del Virrey, D. Diego Alvarez de Cueto, hallándose también embarcado el Maestre de Campo, D. Gerónimo Zurbano.

Al ser derrocado Núñez Vela en 1544, las unidades que conformaban la armada existente a la sazón eran diez. Posteriormente se redujeron a seis, al ser incendiadas cuatro de ellas para evitar el seguimiento del partido de los Oidores, que encabezados por el Presidente de la Real Audiencia D. Diego de Cepeda, pretendían capturar la escuadra. Antes de zarpar para Huaura con aquellos seis buques, Alvarez de Cueto ordenó también poner fuego a las dos únicas barcas de pescadores fondeadas en la rada chalaca.

Estas últimas embarcaciones —cuyos incendios fueron sofocados mediante el uso de balsas— una vez reparadas sirvieron de base para conformar la fuerza naval que comenzó a integrar Hernando Bachicao siguiendo las disposiciones de Gonzalo Pizarro.

DERROCAMIENTO DEL VIRREY POR LA AUDIENCIA: NACE LA ESCUADRA PIZARRISTA

Fuera de la odiosidad y el temor que había despertado Núñez Vela entre la población española del virreinato, no supo tampoco guardar la necesaria armonía entre los poderes públicos. La Real Audiencia en pleno, lo acusaba de temerario, de ejercer un poder discrecional, de emitir providencias dictatoriales y de eludir los

caminos legales que sus Oidores le aconsejaban, ofreciendo a los descontentos frenar sus dislates. Tras una oposición continua, comenzó la conjura teniendo como centro de reunión la propia casa de su presidente, D. Diego de Cepeda. Con el país alborotado había que tomar una decisión. Esta se dio al autorizar los Oidores al capitán Martín de Robles para que prendiese al Virrey, mandato que se realizó sin efusión de sangre y que aprovechó la soldadesca amotinada y el pueblo para saquear Palacio.

Realmente el único objetivo que perseguía Cepeda era hacerse del poder, lo que logró pero durante un brevísimo lapso.

Los Oidores y sus partidarios emplazaron luego al cuñado del Virrey, D. Diego Alvarez de Cueto —quien se encontraba al mando de su armada— para que rindiese los buques y entregara a los hijos del Marqués Francisco Pizarro que tenían reclusos a bordo por orden de Núñez Vela. Amenazaban con cortarle la cabeza a este último en el caso de no obtener lo que deseaban. Las gestiones para hacerse del poder naval fueron continuas y parcialmente fructuosas, pues tropezaron con la lealtad que al Virrey le profesaban tanto Alvarez de Cueto como Gerónimo Zurbano. En el interín trasladaron prisionero al ex gobernante a la isla de San Lorenzo en una balsilla de enea [Palentino, XXII] por no tener embarcaciones disponibles para el caso. También obtuvieron el desembarco de los hijos de Francisco Pizarro.

Alvarez de Cueto, al enterarse de que se pretendía asaltar a su escuadra en balsas con gente armada, consultó con Vaca de Castro y siguiendo su consejo quemó las naves menos aparentes y zarpó hacia Huacho con las seis restantes. El Partido de los Oidores, sintiéndose defraudado, habilitó a continuación algunas embarcaciones, "...y con ellas y con alguna fuerza que enviaron por tierra, se apoderaron del resto de la armada, mediante estratagemas poco leales"¹⁸.

Cuando ya con el transporte marítimo, reembarcaron al Virrey y comisionaron al Oidor Alvarez para que, una vez zarpado el barco, condujese a Blasco Núñez hasta la Corte de España con las acusaciones que oficialmente le hacían. Parte principal de esta documentación estaba constituida por las declaraciones de veinticinco testigos interrogados acerca del asesinato de Illan Suárez de Carbajal, mandada hacer por los Oidores el 19 de setiembre del año 1544 y que llevaba por título: "Traslado de la probanza que fizieron los oydores de la Abdyencia de los Reyes contra el Virrey Blasco Núñez de Vela, sobre los alborotos y escándalos que produjo con su ida". Estaba fechada a su término, esto es decir, en noviembre 20 de 1544¹⁹.

Una vez en la mar, atemorizado el Oidor Alvarez por la tremenda responsabilidad que pesaba sobre sus hombros —al llevar

preso al representante legal del Rey— decidió ofrecerle la libertad y ponerse, junto con el buque y su dotación a las órdenes de Núñez Vela. Disculpóse alegando en su favor que había participado en su prisión tan sólo para salvarle la vida y para sacarle de los extremos peligros que le rodeaban.

El Virrey, manifiestamente sorprendido por el inesperado giro de los acontecimientos, aceptó de plano las excusas y explicaciones del Oidor Alvarez y asumió el mando tras de ordenar que el navío aproase a Tumbes. Una vez en el puerto, hizo desembarcar a toda su gente para establecer su cuartel general en dicho sitio, comenzando nuevamente a ejercer el gobierno, despachando los asuntos relativos a la Audiencia con el único Oidor presente: D. Juan Alvarez. Esta actitud le permitió gestionar y lograr que le llegaran refuerzos desde Quito, San Miguel [Piura], Trujillo y Chachapoyas, fuera de esperanzadoras cartas procedentes del Virreinato de la Plata.

La noticia acerca de la libertad del Virrey produjo un gran alboroto en Lima. De inmediato estallaron varias conspiraciones a su favor, haciéndolas abortar la Real Audiencia en forma rápida, sangrienta y cruel. Hallándose enfermo el Oidor Ortíz de Zárate y su colega Alvarez en Tumbes, solamente quedaban el Presidente D. Diego de Cepeda y el cuarto miembro, D. Alison de Tejada. A éste último junto con Agustín de Zárate [que era el Contador], Cepeda les encargó la administración de justicia.

Merced a este procedimiento pasó a constituirse en el verdadero Gobernador del Perú como Presidente de la Real Audiencia, comandando así sus antiguas ambiciones por largo tiempo acariciadas.

La situación política del Virreinato del Perú habíase tornado poco menos que caótica: el representante legal de la Corona al norte, tratando de reorganizarse y recuperar el sitio perdido; el Presidente de la Audiencia desconocía la autoridad virreinal, para él incapacitada, procurando asentar un gobierno en la capital y conseguir que fuese obedecido; y por último Gonzalo Pizarro y sus huestes rebeldes —investido por el Cabildo Cusqueño con los poderes de Capitán General, Justicia Mayor y Procurador del Común— en decidida marcha, muy cerca ya a la Ciudad de los Reyes estaba dispuesto a todo con tal de ocupar el sitio que otrora tuviera en Palacio su hermano mayor, el Marqués D. Francisco Pizarro, bajo el supuesto de recuperar un derecho que le había sido conculcado...

*"Sabíase ya entonces que el Visorrey estaba en Tumbes y hacía audiencia con el licenciado Juan Alvarez, y tenía juntos más de doscientos hombres de guerra y muchos caballeros y algunos navíos en el puerto"*²⁰.

Al enterarse Gonzalo Pizarro acerca de la cabecera de playa establecida por el Virrey en el litoral de Tumbes, su reacción inmediata fue la de combatirlo. Mucho influenciaron en él los sabios consejos de su Maestre de Campo D. Francisco de Carvajal. Frases conocidas del "Demonio de los Andes" habían sido aquellas —en que, refiriéndose al ejército y los efectivos terrestres necesarios de mantener— le dijo: *"que había ido ya demasiado lejos para esperar favor de la Corona, y así, fiara su justificación a las lanzas y arcabuces"*.

Y en lo relacionado con las precauciones que análogamente habría que tomar en asuntos respecto al mar, ya existía una carta del mismo a Gonzalo Pizarro con los conceptos siguientes: *"La nao de Pedro Díaz en que van estos despachos lleva también mucha pólvora de la que se hace en esta ciudad para la armada, y doscientos y veinte quintales de biscocho; v.s. mire mucho por ella, en especial su salud, que estas dos cosas nos tendrán en pie de aquí a mill años a pesar de reyes y aun de papas"*. (La carta entera puede leerse en "Santa Clara", libro III, cap. II)²¹.

Gonzalo Pizarro ordenó que Hernando Bachicao, uno de sus capitanes, se embarcara en un bergantín que llegó al Callao procedente del sur.

"Se puso a bordo artillería —escribió Elías Murguía— y salió llevando al oidor Tejeda [Tejada] y a Francisco Maldonado, para llevarlos a Panamá después de desempeñar la comisión principal o sea enfrentarse a los planes del Virrey. Bachicao hizo escala en Paita y Tumbes, pero no atacó al Virrey temeroso de la fuerza que éste tenía; después de capturar dos naos, arribó a Puerto Viejo, saqueando el puerto y cometiendo las crueldades tan propias del carácter de este capitán pizarrista"²².

Un resumen perspectivo y a la vez sintético acerca de las andanzas de Bachicao y del vandálico nacimiento de la Escuadra Pizarrista, puede leerse en la "Historia del Perú bajo la Dinastía Austriaca", de Sebastián Lorente:

"Bachicao —apuntó el historiador indicado— que había salido del Callao con una mala barca, un bergantín y unos cuarenta hombres, tomó otros quince soldados en Huanchaco; con esta pequeña fuerza se atrevió a desembarcar en Tumbes; y orgulloso con haber hecho retirar al Virrey siguió su viaje á Panamá saqueando puertos, apresando buques y amenazando por mar y tierra á vidas y haciendas. Dueño ya de siete embarcaciones obligó por el terror á que se le uniese la tripulación de los buques surtos en aquella bahía y entró en la ciudad que no le opuso resistencia alguna, creyéndole más fuerte y con la simple intención de dejar á Tejeda y Maldonado. En Panamá ejerció una tiranía feroz: disponía de los bienes á su antojo; autorizaba la licencia ilimitada

de la tropa; y ejecutó sumariamente á dos de sus Capitanes, que conjurados para asesinarle fueron descubiertos, cuando estaban cerca de ejecutarlo. Por fin dejó libre aquella ciudad, habiendo tomado cuantos elementos de guerra pudo encontrar; y *con veinte y siete embarcaciones entre grandes y pequeñas y unos quinientos soldados*, la mayor parte reclutados en el istmo, emprendió su regreso al Perú para perseguir al Virrey"²³.

LA EXTRAÑA PERSONALIDAD DE BACHICAO

Natural de San Lúcar de Barrameda, "hombre de gentil desnudo y apariencia, que le escogieran entre mil para cualquier afrenta, pero cobarde como liebre; y así solía decir "ladrar pesa a tal, pero no morder". Así se expresa de Bachicao el acucioso investigador Segundo de Ispizua [vol. V, tomo II de su vasta obra "Los Vascos en América", Madrid, 1919], completando unas breves pinceladas con estos conceptos acerca de su personalidad: "Sobre todo era un fatuo hinchado; se hacía llamar, después de su expedición, que la consideraba como una empresa extraordinaria, el Conde don Hernando Bachicao, almirante y capitán general de la mar del Sur. Decía que cuando Gonzalo Pizarro llegase a ser Rey, cosa que él le aconsejaría, le había de confirmar estos títulos. En la sala de su casa del Cuzco tenía juntadas sus armas, como conquistador de la tierra, con esta ridícula y petulante leyenda: "Mis servicios han sido tales, que merecen un don tal, por lo menos mariscal".

Algunos pormenores adicionales que merecen ser considerados, puede extractarse de las "Notas a las Actas del Cabildo" [Lima] en donde aparecen los siguientes:

A Hernando Bachicao... "no lo menciona ningún historiador antes del año 1537, en cuyo año, como parece del acta que anotamos, fijó vecindad en Lima. Acompañó en este año á Pizarro a su salida al Cuzco y concurrió á la batalla de las Salinas contra Almagro, y quedó de vecino del Cuzco, en donde se encontraba cuando después del asesinato de Pizarro fué proclamado Almagro, el hijo, en aquella ciudad. Bachicao fué uno de los que á tiempo avisaron al Marqués que se trataba de matarle, como se lo expuso extensamente en carta que al efecto le dirigió, estando dicho Marqués en Chucuito. Después se unió Bachicao a Vaca de Castro, que le hizo capitán de piqueros".

Al entrar los Almagristas al Cusco le confiscaron sus bienes. Bachicao, desde que arribó al Perú Blasco Núñez Vela como su primer Virrey, se mostró partidario de la rebelión y de que Vaca de Castro no le entregase el Gobierno. Cuando estalló la sublevación de Gonzalo Pizarro, éste nombró a Bachicao como jefe de

la artillería de su ejército. Al mando de ella cometió muchos desafueros, sumándose a las diversas crueldades y abusos que también ejecutó su caudillo, pero permaneciéndole leal. Luego de ser derrocado el Virrey por la Audiencia y de ser destituida esta última por Gonzalo Pizarro, sucedió la usurpación del poder. Es durante este momento histórico que Gonzalo Pizarro comisionó a Bachicao para viajar a Panamá y procurar la constitución de una escuadra que le asegurase el dominio del mar.

Ya se ha visto que tal encargo fue cumplido en forma cruel y vandálica —desde que hasta saqueó Puerto Viejo— pero exitosa. Las opiniones de cronistas e historiadores acerca de la cantidad de barcos que tomó por la fuerza varían entre veintidós y veintisiete; uno de ellos, Nicolao de Albenino, contemporáneo y participante de algunos de aquellos hechos, afirma:

*"E luego hizo otros capitanes [había hecho degollar a varios de ellos, por estar conjurados para matarle] y comenco adar orden de paffar a esta tierra con quinze Navíos que tenía recogidos en Panamá: donde metió toda su gente y se hizo alavela/ y en poco tiempo llevando prospero viaje llevo a Tumbes/ en el qual camino tambie ahorco y mato otras quatro personas/ q no era nadie parte para impedirfelo"*²⁴.

Así, una vez en Tumbes con su escuadra, Bachicao prosiguió dando rienda suelta a su carácter anormal: habiendo soñado que algunos de los suyos le acometían para quitarle la vida, sucedió que uno de los galeones —a cuyo bordo iba el capitán Martín Olmos— abordó casualmente al suyo. Ante el choque, Bachicao lo hizo cañonear para que se hundiese sin conseguirlo, "y se contentó —escribe Elías Murguía— con matar a un sargento, al maestro y al piloto. Gonzalo Pizarro conociendo a Bachicao desconfió de él y envió a D. Pedro de Hinojosa y al capitán Martín Robles para que le buscasen: él había [Bachicao] enviado al Callao los buques y la artillería, y marchaba con su tropa sobre Quito para obrar independientemente... Redujéronlo a la obediencia y lograron se juntara con Gonzalo [quien marchaba contra el Virrey, por tierra]... aunque estuvo decidido a hacerlo ahorcar, no quiso después ejecutarlo. Rehusó darle el mando de la Escuadra que él pretendía con afán; y lo nombró capitán de una compañía poniendo la Armada a cargo de Hinojosa"²⁵.

Ya en la provincia de Quito, Bachicao continuó con sus tropelías y —desengañado o resentido por los procedimientos de Gonzalo Pizarro, al haberle quitado el mando naval luego de la exitosa pero denigrante campaña que le procuró el dominio del mar— cambió de actitud hacia su jefe. Poco después alzaríase en armas a favor del Virrey el realista Centeno.

Hernando Bachicao ya no mantuvo la misma lealtad inicial para el caudillo. "Concurrió a la batalla, a la de Guarina contra Diego Centeno, pero en los momentos que vió flaquear a su ejército se pasó al enemigo, volviendo a sus reales cuando la victoria se declaraba por estos; pero el Maestre Francisco de Carbajal le hizo matar por su traición"²⁶.

Sucedió pues a Bachicao en el mando de la Escuadra Bastarda de Gonzalo Pizarro, el capitán D. Pedro de Hinojosa.

BREVES COMENTARIOS HISTORICOS

Resulta indudable que la misión encomendada por Pizarro a Bachicao fue cumplida a ultranza, sin reparar en nada y comenzando con el mínimo exponente del material naval disponible: un bergantín que había arribado al Callao procedente del sur. A su término, la causa pizarrista —sumamente desprestigiada por los crímenes, actos piratescos y actitudes desequilibradas de Bachicao— contó con una escuadra cuyo número de unidades, fuera de hacerla única como exponente del poder naval en la Mar del Sur, le permitía ejercer, gracias a su movilidad y artillería, el apetecido Dominio del Mar que le era tan necesario.

Al sublevarse Gonzalo Pizarro contra el inmenso poder del Emperador Carlos V, llevó su rebeldía a extremos que a los peninsulares se les hacía muy difícil imaginar. Cosas parecidas no se habían visto y sólo se verían después de que pasaran casi tres siglos, al ocurrir las guerras de la Emancipación. La circunstancia de no haber podido mantener el dominio del mar contribuyó a que su revolución resultara inconclusa. Las tremendas distancias existentes entre Europa y el Nuevo Continente y lo difícil que considerábase el enviar una expedición naval punitiva, hicieron desestimar la única opinión que se mantuvo en tal sentido durante la reunión conjunta del Consejo de Estado y el Consejo de Indias que presidió el Príncipe D. Felipe. Mantuvo tal parecer en forma tenaz el Duque de Alba: *"y que para esto se debía enviar un capitán valeroso, prudente y astuto y experimentado en las cosas de la guerra, con una grande y poderosa armada; pero visto que todos eran de contrario parecer, determinó de lo aprobar y seguir, porque entendió cuan difícil cosa y aun casi imposible era haber de llevar gente, caballos, armas, bastimentos y artillería y municiones en navíos, mil y setecientas leguas que de España hay al Nombre de Dios, y que ya que llegasen allí, podrían pocos sustentarse sin morir de hambre y pestilencia, y que no hallarian vituallas, por ser aquella provincia de Tierra Firme estéril, ni habría navíos para pasar al Perú, por tener Gonzalo Pizarro ocupada la mar*



Gonzalo Pizarro. Retrato al carbón según G. Suárez Vértiz, 1942.

del Sur con su armada, y todos los otros navíos de su mano..."²⁷.

Todas aquellas reflexiones que se hacían en España habían sido sopesadas también en el Perú por Gonzalo Pizarro, Francisco de Carvajal y sus principales capitanes, significándoles una suerte de garantía para continuar su empresa y usurpar el poder sin el exagerado temor a la represión que pudiera surgir desde el Viejo Continente, puesto que la ruta del estrecho de Magallanes —desde que fue descubierto en 1520— era muy poco conocida y peligrosa; las primeras expediciones que antecedieron al momento histórico que se examina aquí, fueron la de fray García de Loayza en 1526 [parte de cuyos barcos sucumbieron] y la de Alonso Camargo en 1540 que sí arribó a las costas peruanas.

De otro lado sabíase que cualesquier navegación tendente a doblar rebasando el cabo de Hornos, resultaba sumamente arriesgada y llena de amenazas, máxime tratándose de una formación de naves que tendría que llevar tropas, armamentos y toda clase de pertrechos.

Todas las dificultades existentes para debelar directamente y por la fuerza al rebelde caudillo, hicieron que Carlos V atendiese las recomendaciones del Consejo que ya se citó anteriormente. El 16 de febrero de 1546 firmó la real cédula por la cual se nombraba al célebre licenciado D. Pedro de la Gasca: *"del nuestro consejo de la Santa general Inquisición, a las provincias del Perú por nuestro presidente de la nuestra audiencia real de ellas, y a ordenar las cosas de aquellas provincias y ponerlas en toda paz y sosiego, en servicio de Dios nuestro señor y nuestro"*²⁸.

Indudablemente que este fue un acierto real. España enviaba a un sacerdote donde había fracasado marcadamente la milicia y la justicia. Como armas trajo su inteligencia, su breviario y omnímodos poderes que sólo podían corresponder al Emperador. Con ellos y la reconocida sagacidad a la que se unía su indomable carácter, llevó a cabo la pacificación del Perú en el sentido más amplio.

Desde el ángulo naval, Hernando Bachicao constituye una sorpresa del destino. Tuvo la posibilidad hasta de eclipsar a la figura de Gonzalo Pizarro o de mantener el respaldo que el poder naval le brindaba a su caudillo, pero no hizo lo uno ni logró lo otro. Cruel, vandálico y desequilibrado, si bien formó inesperadamente una escuadra que sobrepasaba la veintena de naves y se constituyó en dueño y señor del Mar del Sur, más contribuyó a desprestigiar la empresa pizarrista que a conseguirle partidarios.

Pero la conformación de aquella armada significó un decisivo paso para Gonzalo Pizarro y sus seguidores. En el fondo de este asunto, no interesan los procedimientos de que se valió —por cri-

ticables que resulten —ni su mala conducción ni la heterogeneidad de los barcos que eran de escaso valor militar. Lo que realmente debe tenerse en cuenta es el hecho en sí: una escuadra, nacida casi por milagro, que de inmediato asumió el papel de autoridad indiscutible en aquella contienda armada, enseñoreándose del mar alrededor a la costa peruana y extendiendo el Teatro Marítimo de Operaciones fuera de sus límites geográficos, hasta llegar al istmo panameño. Más tarde —y ya actuando comandada por D. Pedro de Hinojosa— ampliaría el área de su acción naval hasta Nicaragua, en procura de anular los esfuerzos de Melchor Verdugo, acérrimo partidario del Virrey Núñez Vela, quien contaba con naos y tropas armadas para contrarrestar la Revolución Pizarrista.

Este personaje —Melchor Verdugo— era también natural de Avila como el Virrey y alcanzó una conspicua posición en la defensa de la causa realista. Su lealtad al Emperador le hizo recurrir a diversas y peculiares estratagemas. Radicado en Trujillo desde hacía tiempo, apresó a diversos vecinos mediante el ardid de invitarlos a su casa para proponerles un jugoso negocio inexistente, habiendo reclutado previamente a varios hombres de armas pagados por él. Acerca de este proceder apuntó el cronista Calvete de Estrella: "...y de esta manera encerró uno á uno y á los otros que le parecía le podían hacer resistencia, y luego que los tuvo encerrados, sacó el dinero de las cajas del Rey, que después que pasó Gonzalo Pizarro para Quito [en pos de Núñez Vela] se habían llegado; y mandó a los vecinos que tenía presos que le diesen una buena cantidad de dineros, diciéndoles que era para ir á servir por el Emperador al Visorrey, y porque los soltase, se la dieron luego. Embarcóse con sus soldados y dinero en un navio que vino de Lima al puerto de Trujillo; y navegando, tomó luego otro que traía la ropa que el capitán Hernando Bachicao había robado en Tierra Firme, y con ello se fué a Nicaragua"²⁹.

A la sazón, y hallándose la armada pizarrista en Panamá —mientras que su Capitán General, D. Pedro de Hinojosa, trataba de aliviar el penoso concepto dejado allí por Bachicao para la causa de Pizarro— aquél destacó dos naves que comandadas por el capitán D. Juan Alonso Palomino y debidamente artilladas fuesen contra Verdugo hasta Nicaragua. Palomino le hizo quemar un barco que había abandonado, capturando algunas naos menores, caballos y diversos pertrechos, antes de retirarse hacia Panamá en vista de la llegada de auxilios enviados por la ciudad de León, gestionados por Verdugo y apoyados por la Audiencia Real de esas partes. Mientras tanto este último pudo rehacer sus fuerzas y salió con ellas al otro lado del istmo para dirigirse a Nombre de Dios, sorprendiendo a sus contrarios y capturando dicho im-

portante emplazamiento. Las tropas de Hinojosa ya se habían rehecho y sus capitanes eran D. Pedro Luis de Cabrera, Hernán Mejía, Pablo Meneses y Juan de Vargas [hermano de Garcilaso], quienes habían cruzado el istmo con 120 hombres. Ante el resultado de esta sorpresa, el mismo Hinojosa con otras fuerzas terrestres y ya apoyado por las autoridades panameñas, acudió prestamente logrando desbaratar a los efectivos de Verdugo —compuestos por gente escasa de preparación militar— y obligándole a abandonar sus posiciones para dirigirse a Cartagena.

Las naves de Hinojosa, tan alejadas de la costa central del Perú y merced a su movilidad que las capacitaba para salvar grandes distancias, llevaron en este caso su ofensiva hasta Tierra Firme e impusieron respeto a los partidarios de la causa realista, garantizando al mismo tiempo el asentamiento de la revolución y protegiéndola de cualquier interferencia que pudiese presentarse organizadamente enviada desde la Península, en el caso de que la Corona decidiese armar una expedición punitiva.

Sin embargo, como ya se ha apuntado, la reunión del Consejo de Indias y el del Estado que presidiera el Príncipe D. Felipe, con la única excepción del Duque de Alba, fue de opinión contraria. Como interesa conocer los nombres de sus principales asesores, cabe registrar sus nombres aquí. Ellos fueron: Cardenales D. Juan Tavera, Arzobispo de Toledo y D. García de Loayza, Arzobispo de Sevilla; D. Hernando de Valdés, Obispo de Sigüenza y Presidente del Consejo Real de Castilla; D. Ramírez Daza, Obispo de Cuenca y Presidente de la Real Cancillería de Valladolid; D. Hernando Alvarez de Toledo, Duque de Alba; D. García Hernández Manrique, Conde de Osorno; D. Francisco de los Cobos, Comendador Mayor de León y D. Juan de Zúñiga, Comendador Mayor de Castilla, fuera de aquellos funcionarios que representaron al Consejo de Indias.

Ya se ha visto cómo y a raíz del acertado pronunciamiento resultante de la votación habida, el Emperador optó por nombrar al Licenciado D. Pedro la Gasca para pacificar el Perú.

En 1546 el Teatro Marítimo de Operaciones fue pues muy extenso y rebasó, con creces, los límites del Virreinato que a la sazón ejercía Núñez Vela. Al respecto, y refiriéndose al preponderante papel que jugó la armada en la revolución de Gonzalo Pizarro, la siguiente autorizada opinión puede ser citada:

"El dominio del mar vino a afectar todas las operaciones militares del conflicto, demostrando que el mar, la gran vía de transporte de la naturaleza, desempeñaba el rol decisivo que siempre había tenido a través de toda la historia. Puede apreciarse que la revolución de Gonzalo Pizarro debía su progreso y asentamiento a la escuadra de más de veinte buques con que contaba. Las grandes

distancias fueron derrotadas por el empleo de la fuerza naval y los pizarristas mientras tienen el dominio marítimo, llevan la iniciativa. Hinojosa llevó a cabo una expedición completa, con el fin de tomar y mantener una posesión tan importante como Panamá. Sin embargo, si el éxito no llega a ser definitivo, depende de factores ajenos al mar y que no estaban sujetos en manera alguna al dominio de las fuerzas navales. Por otra parte, la acción de Hinojosa, nos muestra un caso típico de cómo la fuerza naval explota su poderío para luchar contra la costa: lo que llama Castex "el mar contra la tierra"³⁰.

Notas al Capítulo I

- (1) BLAFCO DE LANUZA, Vicencio... *Hiftorias de Aragón y tiempos de Carlos V.* España, 1622, S.E., Lib. I, fol. 71. "...defcubrieron tierras el mifmo año q' fe dio fin a la guerra de Granada, que fue el de mil quatrocientos noventa y dos, en onze de octubre. La primera tierra q' fe defcubrio, fue una de las iflas Lucayos, entre la Florida y Cuba". Biblioteca del autor.
- (2) PEREYRA, Carlos... *Breve Historia de América.* México, D.F., 1958, p. 213.
- (3) FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*, Lib. XXIX, cap. VII. Madrid, 1852. Ed. Amador de los Ríos; se podría resumir así:

- I.—Notificaba y hacía saber a los naturales, que Dios creó el cielo, la tierra y una pareja humana de la cual todos descendemos.
- II.—Que Dios, nuestro Señor, puso como cabeza del linaje humano, como príncipe, señor y superior, a Sanct Pedro.
- III.—Que el mandato de Sanct Pedro —con su silla en Roma, como lugar más aparejado para regir el mundo— podía tener su sede en cualquier otra parte de éste, para juzgar é gobernar a todas las gentes, Chripstianos, é moros, é judíos, é gentiles, é de cualquier otra creencia é secta que fuessen.
- IV.—A este llamaron Papa, que quiere decir Admirable, mayor padre o guardador; porque es padre é guardador de todos los hombres.
- V.—Sanct Pedro fué obedecido é tenido por señor é rey é superior del universo. Le obedescieron pues sus contemporáneos, haciéndose lo mismo después con todos los que le sucedieron en el pontificado, é assi se ha continuado hasta agora é se continuará hasta que el mundo se acabe.

- VI.—Uno de los pontífices passados, como príncipe é señor del mundo, hizo donación de estas tierras, a los dichos Rey é Reyna á sus subcesores, según ciertas escripturas..., que podéis ver... si quisiéredes...
- VII.—Por ende, como mejor puedo, vos ruego é requiero que atendaís bien esto..., é reconocáys á la Iglesia por señora é superior del universo, é al Sumo Pontífice, llamado Papa, en su nombre; é al Rey é la Reyna en su lugar, como á señores é superiores é reyes destas islas é Tierra Firme, por virtud de dicha donación...
- VIII.—Si assi lo hiciéredes, hareys bien... E allende desto, Sus Altezas os darán muchos privilegios y excenciones, é vos harán muchas mercedes.
- IX.—Si no lo hiciéredes..., yo entraré poderosamente contra vosotros, é vos hare la guerra..., é tomaré vuestras personas é vuestras mugeres é hijos, los haré esclavos, é como tales los venderé... é vos haré todos los males que pudiere, como a vassallos que no obedecen. E protesto de las muertes é daños..., sean a vuestra culpa é no a la de Sus Altezas, ni mia...

- 4 EJERCITO ESPAÑOL, ESTADO MAYOR CENTRAL... *Acción de España en el Perú, 1509-1554*. Madrid 1949, p. 522.
- 5 HERRERA, Antonio de... *Historia General de los hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid, 1736. Década VII lib. VI, cap. XI, pp. 121 y siguientes. Ed. Rodríguez Franco.
- 6 EJERCITO ESPAÑOL... Op. cit., pp. 479 y 480.
- 7 DEL BUSTO DUTHURBURU, José... *El Marqués Gobernador*. Madrid 1966, p. 193.
- 8 PEREYRA, Carlos... Op. cit., p. 213.
- 9 ALBENITO DE, Nicolao... *Verdadera relación delo sussedidio en los Reynos e provincias del Perú*... París 1930, a III. Reproducción facsimilar del Institut D' Ethnologie (Université de París).
- 10 ELIAS MURGUIA, Julio J... *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1958. Vol. I, pp. 85 y 86.
- 11 ALBENINO DE Nicolao... Op. cit., a III. "Fegu q' lo vio y efcribio.../ al beneficiado Ferná Xuarez vezino de Sevilla".
- 12 JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos... *Cartas de Indias*, pub. Madrid 1877, pp. 473 y siguientes.
- 13 EJERCITO ESPAÑOL... Op. cit., p. 314.
- 14 GUTIERREZ DE SANTA CLARA, Pedro... *Quinquenarios o Historias de las Guerras Civiles del Perú (1544-1548) y otros sucesos de Indias*. Madrid 1963. Lb. I, cap. IX, pp. 170-173.
- 15 LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú bajo la Dinastía Austriaca, 1542-1598*. Lima 1863, p. 40.
- 16 ELIAS MURGUIA, Julio J. Op. cit. p. 92.
- 17 CALVETE DE ESTRELLA, Juan Cristóbal... *Rebelión de Pizarro en el Perú y Vida de D. Pedro Gasca*. Madrid 1889, p. 64.

- 18 LORENTE, Sebastián... Op. cit., p. 46.
- 19 ARCHIVO DE INDIAS... Patronato. Est. 2º, cajón 2º, leg. 2º.
- 20 CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit., p. 88.
- 21 EJERCITO ESPAÑOL... Op. cit., p. 88. Vide, GUTIERREZ DE SANTA CLARA..., ibídem, lib. III. cap. II.
- 22 ELIAS MURGUIA... Op. cit., p. 93.
- 23 LORENTE, Sebastián..., Op. cit., p. 60.
- 24 ALBENINO DE, Nicolao... Op. cit., d. IIII.
- 25 ELIAS MURGUIA..., Op. cit. p. 94.
- 26 LIBRO PRIMERO DE LOS CABILDOS DE LIMA ("El Becerro")... *Notas a las Actas del Cabildo, año 1537*. París 1900, p. 420.
- 27 CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit., p. 99.
- 28 ELIAS MURGUIA... Op. cit., p. 83.— Se encuentra discrepancia: El Estado Mayor Central del Ejército Español, en la obra *Acción de España en el Perú*... citada anteriormente, consigna que dicha cédula se firmó el 16 de enero de 1546, en la villa de Venelo; da como fuente la "Colección de Documentos inéditos para la Historia de España" de Torres de Mendoza, t. 19, pp. 201 y siguientes.
- 29 CALVETE DE ESTRELLA... *Vida de D. Pedro Gasca*. Madrid, 1889, p. 140.
- 30 ELIAS MURGUIA... Op. cit., p. 97.

Capítulo II

La Escuadra de Pizarro bajo el poder de La Gasca

EL RELEVO DE BACHICAO POR HINOJOSA

Ya se ha visto cómo la criticable conducta de Hernando Bachicao había contribuido a desprestigiar —dentro y fuera del Virreinato del Perú— a la revolución pizarrista. Si bien la escuadra que llegó a conformar constituía una fuerza naval que garantizaba el dominio del mar para los rebeldes, puesto que la Corona había desistido de enviar hasta el Nuevo Continente una flota con carácter punitivo, los vandálicos y censurables procedimientos ejercidos por Bachicao tenían que ser detenidos. Hallándose la escuadra de Pizarro en la isla de Puná lista para ser enviada al Callao mientras su jefe, Bachicao, emprendía una expedición de desembarco contra el derrotado Virrey Núñez Vela tratando de unirse a las fuerzas que, acaudilladas por Gonzalo Pizarro, marchaban por tierra en pos del desventurado ex Gobernador, dicha circunstancia fue aprovechada por Pizarro para nombrar a D. Pedro de Hinojosa como General de su Escuadra, sustituyendo de esta manera a Bachicao inesperadamente. *“Marchó a hacerse cargo de ella —apuntó Mendiburu— llevando de capitanes a Juan Alonso Palomino y a Rodrigo de Carvajal, y por alférez general a D. Juan de Mendoza. Agregáronsele para ser también empleados, los capitanes D. Pablo de Meneses y D. Baltazar de Castilla. Desde el gobierno de Vaca de Castro se vieron en el Perú buques armados y guarnecidos con tropa. Después Gonzalo Pizarro aumentó el número de ellos; y tomando los mercantes que acudían al Callao y los que se fabricaban, formó una flota hasta de veinte y dos naves. No sabemos cuántas tendrían cañones y el calibre de éstos; siendo de suponer que fuese corta [sic.— “corto”, probablemente] por no*

haber otros ni permitir esa clase de bajeles montar piezas de mayor poder... De allí se dirigió Hinojosa a Panamá con la escuadra que reunía veinte naves⁷¹.

En una recalada que hizo Hinojosa durante este viaje en Buenaventura, tuvo noticias de que Vela Núñez —hermano del Virrey— venía desde Popayán por orden de éste, para embarcarse y llevar a España a un hijo de Pizarro; por intermedio de su capitán Palomino hizo capturar tierra adentro a Vela Núñez y consiguió liberar al hijo de Gonzalo Pizarro, mancebo que se hallaba prisionero de los realistas desde hacía algún tiempo. A la sazón tenía once años de edad y era de raza mestiza, habiendo tenido por madre a una india natural de Quito. Luego, y después de haberle quitado 11,000 pesos de oro, Hinojosa hizo ahorcar a Vela Núñez.

EL NUEVO CAPITAN GENERAL DE LA ARMADA

D. Pedro de Hinojosa nació en Trujillo de Extremadura y llegó al Perú en 1534 acompañando a Hernando Pizarro cuando éste regresó de España luego de haber cumplido una comisión que le encomendara su hermano mayor, el Marqués D. Francisco Pizarro.

Durante la Primera Guerra Civil ocurrida entre los conquistadores, Hinojosa mantuvo su lealtad a la causa pizarrista y, custodiando el estandarte real, combatió bravamente a las fuerzas de D. Diego de Almagro el 26 de abril de 1538, coadyuvando al definitivo triunfo que sobre este último obtuvieron las tropas pizarristas en la batalla de las Salinas. Cuatro años más tarde, y tratándose ya de la sublevación de Almagro "el Mozo", integró los efectivos combinados de Vaca de Castro y los adeptos a la causa del Marqués [quien ya había muerto asesinado el 26 de junio de 1541], asistiendo a la batalla de Chupas —en las inmediaciones de Huamanga— que terminó con la derrota total de los almagristas el 16 de setiembre de 1542.

Hombre de confianza de los Pizarro y de probada lealtad para con ellos, al arribar al Perú su primer Virrey Núñez Vela y comenzar la aplicación drástica de las *Nuevas Ordenanzas* que tanto descontento suscitaron, se plegó a la revolución de Gonzalo Pizarro y fue nombrado por éste capitán de su guardia. Ante la retirada obligada del Virrey hacia Quito —debida a la marcha forzada de las tropas rebeldes contra él, a raíz de su inesperada liberación como prisionero y de los aprestos que ejecutaba para retomar el poder— sobrevino el arribo de Hernando Bachicao con su escuadra a Puná, el desembarco de éste con gente armada y su internamiento costa adentro por Tumbes, bajo la peregrina y desacertada idea de que aquella expedición anfibia le acarrearía más triunfos en el caso de interceptar a las fuerzas virreinales y des-

baratarlas. Bachicao se sentía casi endiosado: había recibido cartas de Gonzalo felicitándole por el señalado servicio de haber conformado una escuadra, concediéndole un repartimiento, mercedes y ordenándole que se le incorporase sobre la marcha; también habíanle llegado misivas del Virrey proponiéndole un acercamiento, correspondencia ésta sobre la que hizo burla y escarnio, "*y luego la rompió, diciendo mil locuras y desatinos*" [Palentino XXXIX].

Detrás de toda esta aureola artificial de nombradía estaban los antecedentes piratescos, anormales y abusivos de Bachicao, con su secuela de desprestigio para una revolución triunfante y el repudio consiguiente de su caudillo, Gonzalo Pizarro, cuyas pretensiones de ser nombrado oficialmente Gobernador y Capitán General no debían ser opacadas por los actos de un maniático.

Fue así cómo, aprovechando esta coyuntura del abandono que hizo Bachicao de sus naos pensando en enviar la escuadra al puerto de la Ciudad de los Reyes, Gonzalo Pizarro nombró general de su escuadra a D. Pedro de Hinojosa, quien enarbolaría la insignia de Capitán General en el caso de que el titular —que pronto sería Pizarro, al conferirle la Real Audiencia tal rango militar como ya se verá— no se hallara embarcado.

La lealtad que, aparte de sus defectos, había conservado Hernando Bachicao para con Gonzalo Pizarro hasta ese momento, se debilitó considerablemente por razones obvias. Herido su ego profundamente —al serle negado el comando de una escuadra de la cual era y se consideraba progenitor— su resentimiento contribuyó a que ya no perseverase en la fidelidad que desde un comienzo mostró. Ya se ha visto como posteriormente, el 26 de octubre de 1547 y durante la batalla de Huarina empeñada por el Lugarteniente de Pizarro, D. Francisco de Carvajal, cambió de bandera y se pasó al lado del realista Diego Centeno cuando las cosas iban mal para los rebeldes, volviendo a sus reales al notar que la situación cambiaba. Aquella actitud desleal, en la que hubo también un asomo de cobardía, le costó la vida después del combate al ser ajusticiado por orden de Carvajal.

Más adelante veremos cómo la lealtad de su reemplazante, D. Pedro de Hinojosa, quien si ostentó el título de General de la Escuadra otorgado por Gonzalo Pizarro, por razones muy diferentes y ante la seguridad del perdón real, prescindió de todo escrúpulo y sometió su armada a La Gasca quien, en premio a su defección, reconfirmó como General de la Escuadra a Hinojosa y expidió despachos de Capitanes para cuantos lo habían sido con Gonzalo Pizarro. Así, con inteligencia, sagacidad y astucia, ganó aquel clérigo toda una escuadra que tan importante resultaba para cumplir a cabalidad su dificultosa misión pacificadora.

CONCIENCIA NAVAL DE LOS CONQUISTADORES

Desde los albores de la conquista española, puede rastrearse en la Historia la convicción que sus jefes tenían sobre la importancia del mar y su dominio. El 21 de enero de 1534, por ejemplo, D. Pedro de Alvarado a la sazón Gobernador de Nicaragua, motivado por las noticias que llegaban acerca de las ingentes riquezas del Perú y de las existentes en Quito, determinó invadir el territorio ocupado ya por otro gobernador y para ello armó una escuadra compuesta de doce velas, embarcando en dichas naves —provistas de artillería y municiones en abundancia— unos seiscientos hombres armados, dos mil indios, diversos bastimentos, variados petrechos, y, en fin, todo lo necesario para la expedición que tenía en mente. *"Alvarado participó al rey su resolución, diciéndole que se proponía ayudar a Pizarro [Francisco], porque no le era posible llevar adelante la conquista... El Rey renovó su primera orden para que se dirigiese a las islas de la Especería y por ningún motivo intentara cosa alguna sobre territorio en que gobernasen otros"*¹².

Sabedor Diego de Almagro de las intenciones de Alvarado que le fueron avisadas por el capitán D. Gabriel de Rojas primero, y luego por su igual D. Sebastián de Belalcázar [quien gobernando Piura, había expedicionado hasta Quito para combatir a Rumiñahui enterándose del desembarco de Alvarado en Coraque], juntándose luego con Almagro en Riobamba y enterándose de estas nuevas, *"Viéronse en dicho punto —apuntó Mendiburu— y Almagro se apresuró a formar la acta de erección de la ciudad de Santiago, de Quito en 15 de Agosto de 1534 para que hubiese un testimonio evidente de la posesión legal del territorio"*¹³.

No es del caso extenderse sobre este punto y relatar las diversas vicisitudes por las que pasó la expedición de Alvarado. Lo comprobado históricamente es que zarpó del Puerto de la Pasión, provincia de León (Nicaragua), trayendo en sus naves a varios hijodalgos, 100 ballesteros y 220 de a caballo, constituyendo el resto peones, marineros y otros, en no declarada desobediencia al monarca pero de manera furtiva y sin manifestar con claridad sus verdaderas intenciones. Finalmente, ya en territorio de Quito, luego de ser intimado "en nombre de Dios y del Rey" para que no diese lugar a escándalos ni entrase a la ciudad ya poblada; al reconocer la dificultad de llevar a cabo la empresa y darse cuenta de su ilegal proceder, desde que bastantes de los suyos tendían a desconocer su autoridad y reconocer la que asistía a Almagro, tuvo una larga conferencia con éste y logró llegar a un acuerdo amistoso antes de que la tensa situación creada degenerase en abierto combate.

D. Pedro de Alvarado terminó vendiéndole sus naves a Almagro. Este, de acuerdo con su socio Pizarro y reconociendo la importancia de tal transacción, comprólas bajo la condición de que el vendedor retornase a su Gobernación de Nicaragua. *"Aprobado que fué este arreglo se elevó a escritura ante el escribano Domingo de la Presa en Santiago de Quito a 26 de Agosto de 1534, obligándose ambas partes a su observancia"*⁴.

En el original de este curioso documento —que se encuentra en el Archivo de Indias— se lee lo siguiente: "Venta que hizo el Adelantado Dn. Pedro de Alvarado al Mariscal Dn. Diego de Almagro, de su Armada compuesta de un galeón y 9 navíos con que navegaba en la Mar del Sur: hecha en la ciudad de Santiago de Quito a 26 de Agosto de 1534. Un galeón *San Christoval*, e una nao: *Santa Clara*, *Buenaventura*, *Concepción*; dos navíos *San Pedro* y *Santiago*, los cuales vendo como dicho es con todos sus aparejos de xarcia... armas, artillería e municiones en cien mil pesos de buen oro de á 450 maravedises cada peso..."⁵.

Pagaría Almagro los 100,000 pesos en la provincia de Xauja.

Sin embargo, aquel curioso abono sobre el valor en que se tasó la escuadra de Alvarado, no llegó a ser hecho por Almagro sino por el propio Francisco Pizarro. El vendedor despachó a uno de sus capitanes, Garci Holguín, a entregar los navíos de su flota a Diego de Mora, capitán de Almagro, para lo cual aquel viajó hasta Puerto Viejo. El de Mora se comportó muy generosamente, haciendo dádivas en dinero, caballos y armas a los de Alvarado. *"Fundó luego a Trujillo, como Pizarro escribió. Dejó por teniente a Miguel de Astete, y vino a Pachacama [Pachacamac], donde Francisco Pizarro recibió muy bien a Pedro de Alvarado y le pagó de contado los cien mil pesos de oro que Almagro prometió por la flota"*⁶.

Resulta indudable la gran importancia que, desde el principio, dieron los conquistadores españoles a las fuerzas navales, tanto como elementos que permitían una rápida y masiva movilización como en su calidad de baluartes artillados y flotantes que asegurábanles el dominio del mar. En el caso de Alvarado, por ejemplo, las grandes distancias fueron salvadas mediante el empleo de sus naves —puesto que zarpando de Nicaragua llegó hasta la Gobernación de Pizarro, en el Perú— pasando a constituir una amenaza potencial e innegable para la empresa de conquista que aún estaban llevando a cabo aquél y su socio Almagro. Así lo comprendieron ambos y felizmente, a través de una negociación cuasi diplomática que fue respaldada con desembolso de dineros, se logró anular tal peligro y que se *"fuese Alvarado a Cuauhtemallán casi solo, y quedaron en el Perú los suyos, que como eran nobles y valientes, y*

aun bravosos, llegaron a ser después muy principales en aquella tierra"⁷.

Así pues, desde el año de 1534, se procuró y consiguió eliminar el peligro que representaba una fuerza naval artillada frente a las costas pertenecientes a la Gobernación de Pizarro. Posteriormente Almagro y Pizarro desarmaron los barcos comprados a Alvarado, dedicándolos al tráfico mercante hasta Panamá y cobrando —como propietarios— el valor de pasajes y fletes (A).

Años más tarde —escribió Elías Murguía, citando a Mendi-buru— "Ya se encontraba La Gasca en Panamá (1547): la escuadra que estaba allí, se había defeccionado pronunciada por la causa del Rey. Refiere Manuel de Mendiburu lo siguiente: "Debemos advertir que teniendo Gonzalo cinco naves en el Callao, y mientras una corta ausencia de Francisco de Carvajal, las había hecho quemar por sugeriones y empeño que tomaron para ello el oidor Cepeda y el mismo licenciado Benito Suárez, quienes le anunciaron que dichos buques no tardarían en defeccionarse. Cuando Carvajal regresó y lo supo, se lamentó de ese error diciendo a Pizarro: "*Vuesa señoría mandó quemar cinco ángeles que tenía en su puerto, para guardia y defensa de la costa del Perú, y para ofensa y destrucción de sus enemigos: fuera bien que siquiera reservaran uno para mí, que con él me atrevería a servir a vuesa señoría, de manera que se diera por satisfecho de mi servicio, y todo el mundo me hubiera envidia: porque yo entrara en él con buena copia de arcabuceros, y saliera a recibir a los contrarios que según es de creer, han de traer la gente fatigada y enferma, según lo certifica la experiencia que tenemos de Panamá y de toda la costa, que hay de allá acá, según es achacosa y enferma, y los arcabuceros de ellos han de venir mal aderezados, por el poco uso, y han de traer la pólvora humedecida, flaca y de poco efecto; por lo cual valía más un navio de vuesa señoría que cuatro de los contrarios*"⁸.

LA USURPACION DEL PODER

Mientras que el Virrey Blasco Núñez Vela se hallaba en el norte, rehaciendo sus fuerzas y acopiando refuerzos para enfrenar a las tropas de Gonzalo Pizarro cuando llegara el momento de hacerlo, este último se encontraba con sus huéspedes en las proximidades de Jauja y acercábase a Lima. El Presidente de la Real Audiencia, D. Diego de Cepeda, quien habiendo derrocado al Virrey ejercía de hecho como Gobernador del Perú, atemorizado por

(A) "Harkness Collection"... *Calender of Spanish Manuscripts Concerning Peru, 1531-1561*, Washington, 1932.

el peligro que se cernía sobre la Ciudad de los Reyes y ante la inminente pérdida del poder que tanto había ambicionado, envió a dos comisionados ante Gonzalo Pizarro para instarle a disolver sus ejércitos y retirarse a sus tierras, desde que el principal objetivo de la revolución habíase cumplido y ya existía un reemplazante del intransigente Virrey. Los portadores de aquel mensaje de Cepeda fueron don Agustín de Zárate [más tarde acucioso historiador] y don Antonio de Rivera. Sólo este último logró entrevistarse con Pizarro de quien era familiarmente allegado.

La respuesta —según escribió Zárate— puede resumirse así: “Que la voluntad del pueblo era que Gonzalo Pizarro se encargase del gobierno del país, y que si la audiencia no le dejaba desde luego la investidura de Gobernador, entregaría la ciudad al saqueo”⁹. La consternación de los oidores llegó a su clímax. Hasta llegaron a consultar con Vaca de Castro quien se encontraba detenido aún a bordo de una de las naves de la armada, pero éste rehusó dictaminar sobre el caso. Sin embargo, al enterarse de la situación reinante y verificar que el único navío apropiado para darse a la vela y efectuar la navegación hasta España era justamente aquél en el cual se hallaba preso, inició mañosas gestiones para alzarse con el buque que, poco después, resultarían fructíferas.

El Maestre de Campo de Pizarro, D. Francisco de Carvajal, haciendo uso de su gran iniciativa estratégica y dispuesto a acelerar el curso de los acontecimientos, marchó hacia Lima con cincuenta hombres escogidos por él y penetró en la ciudad de noche, efectuando un golpe de mano para decidir a los renuentes. Aquella inesperada irrupción resultó espectacular no solamente por el pánico que sembraron sus arcabuceros sino también por sus inmediatos efectos. Apresó a una treintena de adversarios —y de manera especial, a los desertores— ahorcando de madrugada a tres de ellos: D. Juan de Saavedra, Martín de Florencia y Pedro del Barco. Socarronamente (relata Garcilaso en sus “Comentarios Reales”, lib. IV), como este último se lamentara de tan indigna ejecución que no correspondía a una persona que, como él, había sido regidor de la ciudad del Cusco, Carvajal le replicó con sarcástico sadismo: “Puesto que sois persona de tan alta graduación y tan rico, quiero usar con vos de alguna consideración: escoja Vuestra Señoría la rama de donde ahorcarle”. Con ligeras variantes respecto del texto de tan cruel respuesta, pero no alterando en modo alguno su funesto desenlace, se pronunciaron también posteriormente otros distinguidos historiadores¹⁰.

Poco tiempo después el grueso de las tropas de Gonzalo Pizarro aparecían cerca de Lima, dominando las alturas de Pachacamac.

La Real Audiencia, carente ya de prestigio y sin autoridad para imponerse, había convocado para efectuar sus deliberaciones a los Oficiales Reales, al Contador Zárate, al Provincial de Santo Domingo y a los tres obispos principales: el de Lima, el del Cusco y el electo de Quito. Todos ellos, en pleno, tuvieron que decidir —para evitar males mayores y no obstante la inicial pero tal vez aparente resistencia de Cepeda— que se entregase la Gobernación a Gonzalo Pizarro, tras lo cual efectuáronle una visita para enterarle acerca de la determinación tomada haciéndole llegar la provisión respectiva.

“Tenía ya Gonzalo Pizarro, cuando recibió la provisión de Gobernador —apuntó Calvete de Estrella— su ejército puesto en orden de batalla, y así entró á punto de guerra en la ciudad en fin de octubre del año de mil quinientos cuarenta y cuatro, con veintidós piezas de artillería y ocho mil indios, y tres compañías de infantería que iban delante de Gonzalo Pizarro. Venía él con una ropeta de brocado sobre la cota de malla, en un poderoso caballo. Seguíanle tres capitanes, cada uno con su estandarte en la mano: el de en medio con las armas reales, el de la mano derecha con las de la ciudad del Cuzco, el de la siniestra con las de Gonzalo Pizarro, y luego la gente de caballo muy bien armada. Plantó la artillería en la plaza, y hechos los escuadrones, subió a los Oidores que estaban juntos en la posada del licenciado Zárate, y ellos le recibieron por Gobernador: juró é hizo pleito homenaje de guardar la preeminencia a la Audiencia Real, y de ejercitar aquel cargo bien y lealmente, y la de dejar cada y cuando que el Emperador, ó los Oidores en su nombre, se lo mandasen, y de hacer residencia, y de estar á justicia con los que de él se quejasen, y dió fianzas; y de allí fué al cabildo, y los Regidores lo recibieron por su Gobernador con la solemnidad acostumbrada”. *De la manera que habemos contado se hizo por fuerza Gonzalo Pizarro Gobernador, y usurpó la gobernación de las provincias del Perú con intención de no parar hasta perder el temor á Dios, é ir contra las leyes y quebrar el juramento y pleito homenaje, que ya juró en su ánimo de no guardarle, y violar la fidelidad y hacerse Rey si pudiese*¹¹.

GOBIERNO DE PIZARRO

El flamante Gobernador, una vez en el ejercicio de su cargo, comenzó a proveer oficios y despachar asuntos por audiencia en nombre del soberano de España. Recompensó a muchos con repartimientos —ignorando adrede las *Nuevas Ordenanzas* de Carlos V— y nombrando como tenientes suyos a las personas que más confianza le inspiraban. Así fue como, y ostentando tales nombramientos, pasó Alonso de Toro a la ciudad del Cusco; Francisco

de Almendras a la villa de La Plata; Hernando de Alvarado a Trujillo; Pedro de Fuentes a Arequipa; Jerónimo de Villegas a Piura y Gonzalo Díaz a Quito.

También tenía proyectado enviar al navío (en el que se tenía preso a Vaca de Castro) contra el Virrey, quien se encontraba en las cercanías de Tumbes. Con este propósito lo artilló debidamente, abasteciéndolo adecuadamente de municiones, provisiones y otros necesarios pertrechos. A poco se dio con la sorpresa de que Vaca de Castro, una vez culminados los planes que venía madurando, se alzó con la dotación y el barco y zarpó hacia la metrópoli.

Habiendo arribado a Lisboa, se constituyó en la Corte el 23 de junio de 1545. En llegando se produjo su detención y encarcelamiento en la fortaleza de Arévalo y luego se le hizo pasar a otras varias, durando su prisión casi catorce años y habiendo sido ordenada por la Real Audiencia para juzgar su comportamiento en el Perú. A la larga fue exculpado, se le reintegró a su cargo de Consejero y se le abonaron todos sus honorarios como Gobernador del Perú que había sido. Poco más tarde retiróse al convento de San Agustín en Valladolid, muriendo allí hacia el año de 1562 cuando frisaba los setenta.

Entre 1544 y 1548 Gonzalo Pizarro ejerció la Gobernación del Perú en la forma más tiránica y autocrática que pudiera imaginarse. Sus tenientes y capitanes, dejados de la mano por el poder central que no ejercía mayor control sobre sus acciones, con el afán de enriquecerse cometieron innúmeros abusos, crueldades y muchísimas muertes, sin que se les exigiera responsabilidades por tantos y continuados desafueros.

"Hacíanse otras cosas muy enormes en grande de servicio de Dios y desacato del Emperador. Llegaba ya á tanto la soberbia, ambición y desvergüenza de Gonzalo Pizarro, que trataba de coronarse por Rey del Perú, y quería convocar y juntar todos los vecinos en Lima para lo poder hacer con mayor grandeza, autoridad y aparato, y para ello hacía venir sus tenientes y capitanes que estaban en las provincias del Perú. Iba tan adelante la desvergüenza, que Fray Francisco de Barahona afirmaba a Gasca [cuando éste hallábase en Panamá] que entre Gonzalo Pizarro y sus capitanes y tenientes y amigos se platicaba que se buscara manera para enviar una gran suma de oro al Papa, que diese la investidura de los reinos y provincias del Perú a Gonzalo Pizarro, y revocase la gracia que a los Reyes de Castilla había hecho, porque alcanzando esto, se sosegarían todos los de aquella tierra en tenerle por Rey... Hacían tanta fuerza é impresión en los ánimos los sermones y palabras de los frailes y clérigos, que todos se ofrecían, si necesidad fuese, de poner por Gonzalo Pizarro sus personas, vidas y haciendas, y decían que la armada y gente que estaba en Tierra Firme robaría y quemaría a Panamá y al Nombre

de Dios, y traerían las armas, caballos, artillería, municiones, sedas, paños y las otras cosas que allí había, y que podrían con los navíos que en el Perú estaban detenidos engrosar aquella armada"¹².

LA MISION CONCILIADORA DE LA FLOTA

Para acallar el general repudio que los abusos de Bachicao habían levantado en Panamá y atraer adeptos a la causa de Pizarro, zarpó la escuadra de Puná hacia el indicado destino. Ya se ha visto como su nuevo jefe, Hinojosa, capturó y ahorcó durante su recala en Buenaventura a Vela Núñez, quien traía como prisionero al hijo de Pizarro, con orden de su hermano —el ex Virrey Blasco Núñez Vela— de conducir a tan importante rehén hasta España. Aquel resultó un triunfo inicial que enorgulleció sumamente al nuevo General de la Armada, pese a no constituir parte integrante de su principal cometido. Libertado el niño de sus aprehensores, muchos pizarristas le saludaron llamándole "príncipe" y besándole las manos. Hinojosa también *"prendió allí... á Rodrigo Mejía, natural de Villacastín, y al capitán Lorma, y á Saavedra, Sargento Mayor del Visorrey... y tomóles veinte mil castellanos que tenían para comprar caballos y hacer gente por el Visorrey"*¹³.

Antes de arribar a Panamá Hinojosa escribió al cabildo de dicha ciudad acerca de las buenas intenciones que llevaba, mas no le creyeron teniendo en cuenta los antecedentes de la misma escuadra bajo el mando de Bachicao. Los vecinos, al frente de los cuales estaban Joan de Llanes, Joan Fernández de Rebolledo, Baltasar Díez, Arias de Acebedo, Muñoz de Avila y Joan Vendrel, catalán, propusieron de primera intención determinadas condiciones para permitir el desembarco que Hinojosa no aceptó. Aquellos —ya en armas y premunidos de artillería— no estaban dispuestos a dejar que ingresara la flota ni que desembarcase su dotación, porque era como entregar la ciudad en sus manos tan sólo fiándose de su buena fe y sin garantía alguna, a juzgar de los precedentes sentados por Bachicao: debía dejar los navíos en la isla de Taboga (archipiélago de Las Perlas, frente a Panamá), y haciéndose acompañar únicamente por cuarenta hombres, se les recibiría y hospedaría durante el tiempo que tardase en definir y pagar las enormes deudas dejadas por su piratesco antecesor.

Las negociaciones continuaron. Finalmente, habiendo accedido Hinojosa a enviar a tierra dos representantes que los vecinos estimaban como "caballeros y hombres honrados", Pablo de Meneses y Rodrigo de Carvajal, como éstos demoraran, el General decidió desembarcar sus efectivos a una legua del puerto, marchando con ellos en escuadrón y llevando cerca las barcas con artillería.

"Pedro de Casaos, Joan de Llanes y otros capitanes sacaron su gente y artillería hacia Hinojosa. Como a vista unos de otros

llegaron, se ordenaron todos a la batalla; los de Panamá eran más personas; los de la flota, más arcabuceros y tenían ventaja en el sitio y barcas. Ya los escuadrones querían arremeter, cuando don Pedro de Cabrera y Andrés de Areiza, diciendo: "Paz, paz", fueron a demandar treguas al Hinojosa para entre tanto dar un buen corte en aquel negocio, y concertaron con él que enviase toda la flota y gente a Taboga y entrase con cincuenta compañeros en la ciudad. El lo hizo así, y otro día entró, con placer de todos, y comenzó a entender a lo que iba..."¹⁴.

Es preciso indicar que la misión de Hinojosa había sido precedida de un aviso hecho a los principales vecinos de Panamá, siendo el portador de tal correspondencia —que anunciaba las buenas intenciones de la escuadra pizarrista, para pagar las deudas, hurtos y daños cometidos antes por Hernando Bachicao— Rodrigo de Carvajal. Este último fue destacado del grueso de la flota a bordo de un navío y llevaba consigo, tanto las instrucciones de Pizarro a Hinojosa cuanto las cartas para los istmeños. Carvajal desembarcó en Ancón, como a dos leguas del puerto, y habiéndose enterado de la presencia cercana de Juan de Illanes y Juan de Guzmán [capitanes de Blasco Núñez] con cien soldados, hizo llegar la correspondencia a sus destinatarios secretamente, por intermedio de uno de sus hombres más leales. Sin embargo el temor y la desconfianza que aún existían hicieron que, como medida de precaución, casi todos los vecinos se pusieran en armas y esperasen el desarrollo de los acontecimientos.

Gonzalo Pizarro había encomendado la referida misión a Hinojosa encontrándose en Pasto, escribiendo las misivas en dicho lugar y luego de dar contramarcha mientras perseguía al ex Virrey, debido a que éste y sus tropas se hallaban cerca de Popayán, y, de consiguiente, casi ingresando a la Gobernación del Adelantado D. Sebastián de Belalcázar, territorio ajeno cuya invasión podría acarrearle tremendas complicaciones y frustrar seguramente sus planes persecutorios.

La misión conciliadora de Hinojosa fue cumplida a cabalidad, honrada en su proceder y enérgica en castigar los pocos desmanes que de parte de su gente ocurrieron. Su desempeño, cuasi diplomático, contribuyó decididamente a borrar la mala fama dejada por Bachicao "...y así puso debajo del nombre y voz de Gonzalo Pizarro aquella provincia de Tierra Firme y ciudades de Panamá y Nombre de Dios..., dentro de tres días se le pasaron todos los soldados, sino sólo quince que se fueron en un barco con Juan de Illanes y Juan de Guzmán"¹⁵.

NOMBRAMIENTO Y APRESTOS DE LA GASCA

Mientras acontecía todo lo anteriormente expuesto, Carlos I hallábase en Alemania. Estando en Colonia recibió las primeras noticias de la sublevación ocurrida en el Virreinato del Perú y de cómo Gonzalo Pizarro se había hecho nombrar Gobernador por la fuerza de las armas. El 6 de agosto de 1545 escribió a La Gasca proponiéndole que aceptase la misión de pacificar el Perú. Al mes siguiente el licenciado volvió a recibir carta del Emperador, pero ya ordenándole —con fecha 17 de setiembre— que se preparase para partir hacia el Nuevo Continente a establecer la paz “usando de blandura y moderación”. El 3 de octubre del mismo año partió de Valencia el antes mencionado sacerdote, dirigiéndose a Madrid en donde hallábase la Corte debido a una epidemia que asolaba su sede de Valladolid. Carlos I de España y V de Alemania se encontraba por ese entonces sumido en un mar de preocupaciones; entre ellas, el *modus vivendi* que la Dieta de Ratisbona pretendía establecer con los luteranos. La Gasca volvió a escribirle al Soberano solicitándole la concesión de omnímodos poderes para cumplir su cometido a cabalidad. Sus demandas eran tan vastas y desusadas que hicieron vacilar al Emperador, pero, resultando tan urgente la solución de aquel problema colonial y teniendo en cuenta la honradez y demostrada eficiencia del inteligente licenciado, finalmente tornó a responderle por escrito otorgándole todo lo que solicitaba.

Ya se ha citado anteriormente que con fecha 16 de enero de 1546, desde la villa de Venelo —y dos días antes de que fuera asesinado el vencido ex Virrey Núñez Vela en Iñaquito— Su Majestad concedió a La Gasca un poder “para perdonar a todos y qualesquier personas” de las provincias del Perú, “de cualquier género de delito, aunque sea crimen *lexe magestatis* que hayan cometido, assi antes de la data desta nuestra carta como después”. Con una magnanimidad quizás intencionada y como un inteligente recurso de su política sagaz, afirmaba el soberano que Gonzalo Pizarro y sus partidarios “...no tuvieron intención á Nos deservir y que siempre an estado aparejados para obedecer en todo nuestros mandamientos, como sus Reyes y Señores naturales”¹⁶.

El 26 de mayo de 1546 La Gasca, llevando diez barcos a sus órdenes, sobrepasó la barra de Sanlúcar y puso rumbo hacia la Gomera (islas Canarias). Finalmente el 10 de julio del mismo año arribó con su flota a Santa Marta en donde su Gobernador, Armendáriz, le recibió cumplidamente y dióle noticia sobre la derrota y muerte de Núñez Vela, acaecidas mientras el licenciado se aprestaba para zarpar de España en cumplimiento de la difícil misión que le había encomendado su Rey.

Efectivamente tal noticia era muy cierta. Núñez Vela resultó vencido en los campos de Iñaquito por Gonzalo Pizarro el 18 de

enero de 1546, en terrenos elevados y cercanos al río Guallabamba a pocas leguas de Quito. Terminada la batalla que allí tuvo lugar, Benito de Carbajal —hermano del Factor Illán Suárez de Carbajal, a quien asesinará el ex-Virrey a puñaladas al comenzar su gobierno— discurría por el lugar buscando a Núñez Vela sin encontrarle. Habiéndole hallado, se apeó del caballo para matarle cuando, por consejo de Pedro de Puelles, modificó su intención haciéndole degollar por un negro. Dice el cronista Oviedo al respecto (en su "Historia General de las Indias", cap. X) cuando refiere tal hecho:

....*"Llegó el licenciado Carbajal é dioxles: —"Blasco Núñez, conoseyme que soy hermano del factor Guillén Xuarez de Carbajal?" y el visorrey calló. Y el licenciado se apeaba a cortar le la cabeça, é dixo Pedro de Puelles que allí se halló" — "No haga Vuestra Merced tan grand baxeca: córtese la un negro". E así llegó un negro de Carbajal é se la cortó, teniendo muchos al visorey las manos y los pies é quando se la cortaban comenco a decir el salmo del Misse-re-re mei, Deus, hiriéndose lo mejor que podía en el pecho; pero no le dexaron acabar. Después de cortada la cabeça, dicen que llegaron muchos é le pelaron las barbas"*¹⁷.

"Tendré más libres las manos para realizar mi misión" fueron frases de La Gasca luego de enterarse de la muerte de Blasco Núñez Vela. Al poco tiempo de arribar a Santa Marta, después de recibir víveres, hacer aguada y efectuar las necesarias reparaciones en sus naves, decidió zarpar con ellas hacia Nombre de Dios que, defendido por Hernán Mexía de Guzmán con 180 hombres de guarnición, era considerado por el clérigo como puerta de pasaje aconsejable para ir al Perú.

PREVENCION REAL SOBRE CORSARIOS

Un interesante documento histórico de aquella época —al parecer inédito aún— nos permite hoy establecer el gran temor que existía acerca del peligro que representaban los corsarios escoceses para las colonias españolas allende el mar. Previamente expondremos la situación:

La preocupación del Emperador —coronado como tal en Aix-la-Chapelle, el 23 de octubre de 1520— y más conocido en la Historia con el nombre de Carlos V (de Alemania), no sólo se constreñía a los diversos teatros de operaciones europeos en que tan brillantemente actuó, sino también se extendía al cuidado y prevención de ataques navales a sus colonias de ultramar. Fue así cómo en el año de 1547, temeroso de que la intervención de corsarios procedentes de Escocia pudieran hacer peligrar los ingentes tributos que del Nuevo Continente le llegaban, y sin los cuales no podría seguir sus campañas bélicas ni mantener el esplendor de su corona, advirtió por carta al Presidente y Oidores de

la Audiencia de Santo Domingo acerca de la posibilidad de esta clase de ataques.

Como por aquellos tiempos se encontraba La Gasca en el desempeño de su misión y urgido por la necesidad de ganar para la causa real adeptos, artillería, pólvora, municiones y toda clase de refuerzos, tal circunstancia —unida a los poderes casi omnímodos que se le habían concedido— tuvo una consecuencia delicada: el desabastecimiento de defensa del sector colonial más próximo, con el fin de fortalecer la expedición al Perú.

Ante la carta que el 4 de marzo de 1547 envió Su Majestad el Emperador al Presidente y Oidores de la Real Audiencia de Santo Domingo (La Hispaniola), tres problemas principales tuvieron que ser resueltos en diferentes etapas, puesto que, dada su prioridad en el momento, así lo aconsejaban las circunstancias. Tales asuntos fueron:

- a) Reforzamiento militar para la expedición La Gasca.
- b) Fortalecimiento de las defensas coloniales cedidas con el propósito anterior.
- c) Precauciones para dar mayor seguridad al tráfico naval de ultramar, tanto de las colonias hasta España, como al procedente de la metrópoli que navegaría hacia los puertos del Nuevo Continente.

En el documento que mencionáramos *ut supra*, el Presidente y Oidores de la indicada Real Audiencia de Santo Domingo incluían valiosos datos de carácter histórico que vale la pena sintetizar: En lo referente al reforzamiento militar que dieron a La Gasca, por ejemplo, escribieron textualmente: "Llevarán cient cavallos de cavalleriza, y cient azemilas de cargas trescientos arcabuzes todas las picas y armas ofensivas, y defensivas que se hallaren".

"De la Fortaleza llevaran veinte y quatro tiros de bronze de falconetes é tiros de campo, y sacres, é una media culebrina todos ellos, los tiros que ha parescido, que conviene al propósito de este negocio, con la mayor parte de la pólvora que hay en la Fortaleza, y otras municiones".

Resultó sin duda un sacrificado esfuerzo para las autoridades de "La Hispaniola" (Santo Domingo) proveer a La Gasca de tanto armamento para sus navíos y tropa. Fue una prueba irrefutable de fidelidad a la causa real y una demostración de acatamiento a los poderes de que estaba premunido por la Corona. Tal actitud, sin embargo, dejó indefensa a la isla ante cualquier posible ataque de los corsarios escoceses que el monarca anunciaba en su carta, tornándola en fácil presa si en caso llegaran hasta sus costas en son de guerra, saqueo o devastación. "...Y assi suplicamos a V.M. que pues este Puerto es el socorro de todas las necesidades que por acá se ofrezca, y al presente se saca della esta artillería, y

pólvara, y tanta cantidad de armas, mande se provea a la Fortaleza de alguna artillería de bronce en lugar de la que se lleve, y de mucho salitre, y piedra azufre para que haya en ella, recaudo con que armar contra los corsarios que acá pasaren”.

Más abajo —con indudable criterio naval, que rompiendo las costumbres seguidas hasta esa fecha, toma acción a la vez que sugiere al monarca adoptar medidas de seguridad sobre el tráfico de buques— se añade en la carta: “...Luego que recibimos la letra de S.M. dimos aviso a los Puertos desta Ysla, y á las Provincias comarcanas, y en este Puerto se tendrá el recaudo que conviene, y las Naos que de aguisa vienen salieren para esos Reynos, yran en conserva, y con la más seguridad que ser pudiese, y así se hace en estas que al presente parten”.

También en aquella carta dirigida al Rey se le dieron buenas nuevas acerca del poder naval que, hasta hacía muy poco, se había hallado del lado de Gonzalo Pizarro y los sublevados: *“Habrá diez días [le informan los de la Real Audiencia de Santo Domingo] que recibimos cartas del Presidente de la Gasca en que nos avisa como el General Ynojosa, y los demás capitanes de Gonzalo Pizarro que estaban en Panamá, y el Nombre de Dios se han reducido al servicio, y obediencia de V.M., y que visto como los del Perú no havian querido usar de las mercedes que V.M. les mandava hazer determina le pasar allá con mano armada con la mas gente que pudiexen para caravelas para yr con la gente, y cavallos, y vas-timentos que de aquella Ysla pudiese sacar”*¹⁸.

El sometimiento de Hinojosa y de su Armada a La Gasca ocurrió a fines de noviembre de 1546. “De ahí que, al partir de Panamá, el 10 de Abril de 1547 —apuntó el historiador Valega— trajera ya la misma escuadra, enemiga de Gonzalo, que impediría el aporte de refuerzos extranjeros”¹⁹.

LA DEFECCION DE HINOJOSA Y SUS CAPITANES

Al recibirse en Lima la noticia sobre la presencia de La Gasca en Panamá, todo el bando de Gonzalo Pizarro —incluyendo al propio caudillo— se alborotó grandemente. Después de muchos intercambios de opiniones, en los que se hizo presente la disparidad de criterios, finalmente Pizarro logró hacer que prevaleciera su parecer en contra a la entrada del Presidente La Gasca al Perú. En realidad, como se reuniese en Lima una Junta para decidir esto por votación y el cómputo que veníase efectuando acusaba mayor tendencia a permitirle venir, Pizarro no dejó que terminase tal encuesta e impuso drásticamente su voto en contra. Así se resolvió que viajasen a España el teniente Lorenzo de Aldana, los Obispos de Lima y de Santa Marta y el Provincial de Santo Domingo, Fray Tomás de San Martín. El cometido principal que se le enco-

mendó a Aldana como Procurador nombrado por los Cabildos, fue el de llevar en primer término una carta para La Gasca, firmada por 64 notables aconsejándole que regresara a la Península. Fuera de ello, su misión se extendía hasta España para que ofreciese, de parte de Pizarro, "muchos dineros al emperador, y pedía que le diese la gobernación, y que no llevase quinto, sino diezmo por ciertos años"²⁰.

Aldana se embarcó en el Callao en la nao *San Salvador* (a) *La Sacristana* el 19 de octubre y llegó a Panamá el 13 de noviembre²¹.

En la carta para La Gasca que portaba Aldana se le suplicaba que, por el celo que a Dios y al Emperador tenía el Presidente regresase a España e informase al monarca lo que —al entender de los firmantes— convenía a estas tierras para así evitar la guerra y la destrucción de los naturales. Los que suscribieron tal documento fueron los siguientes: los licenciados Diego de Cepeda y Benito de Carbajal, Hernando Bachicao, Juan de Acosta, Antonio de Ribera, Juan Ramiro, Rui de Baeza, Alonso Riquelme, García de Salcedo, Alonso de Cáceres, Nicolás de Ribera, Diego de Silva, Tomás Vázquez, Bernardino de Anaya, el licenciado Rodrigo Niño, el licenciado León Gómez de Solís, Francisco Luis de Alcántara, Vasco de Guevara, García Hernández, Martín de Olmos, Francisco de Ampuero, Martín Pizarro, Diego Guerra, el licenciado de la Gama, Gabriel de Rojas, Pedro Puertocarrero, Diego Maldonado, Pedro de los Ríos, Antonio Altamirano, Cristóbal de Burgos, Gonzalo de Nidos, Bernardino de Peramato, Juan de Piedrahita, Luis de Almatio, Luis de Chaves, Martín Monje, Cristóbal Pizarro, Hernando de Vargas, Garcilaso de la Vega, Lorenzo Muñoz, Alonso de Avila, Galceran Ferrer, Gaspar de Alcázar, el bachiller Marín, Martín de Robles, Juan Martínez de Ribera, Hernando de Torres, Juan de la Torre, Jerónimo de Villegas, Antonio de Biedma, Martín de Almendras, Francisco de León, Hernando de Montenegro, Diego de Carvajal, Hernando Alonso, el capitán Juan de Valdés, Nuño de Valderrama, Pedro de Carvajal, Gaspar Mejía, Gómez de Mesqua, Hernando Alonso, Rodrigo de Escobar, Alonso Díaz Merino²².

Mas los planes de La Gasca eran otros: lo que él deseaba más ardientemente era reducir las fuerzas navales pizarristas al servicio de S.M. el Emperador, para lo cual andaba en tratos secretos con cuatro capitanes de sus principales naos, que eran Pedro de Cabrera, Pablo de Meneses, Juan Alonso Palomino y Hernán Mejía de Guzmán. Conociendo también que el mariscal Alonso de Alvarado era un caballero leal, prudente y muy de confiar, hízole partícipe de estas negociaciones subrepticias y pidióle su ayuda, obteniéndola en forma amplia.

La urdimbre de mensajes, cartas particulares y correspondencia escrita que se cambió en esos tiempos tanto del lado del Pre-

sidente La Gasca como del de Gonzalo Pizarro, fue tan complicada y extensa que de plano renunciarnos a intentar siquiera acercarnos a generalizarla sin entrar en pormenores, porque creemos que esta inquietud sólo contribuiría a embrollar el relato histórico. Fijaremos pues aquí los hechos más conspicuos y principales con la sana intención de lograr un adecuado eslabonamiento que, permitiendo una interpretación coherente, contribuya a que la parte narrativa resulte más fluida y comprensible.

Teniendo en cuenta la misión que le había sido encomendada a La Gasca para pacificar estas tierras, así como los plenos poderes que le otorgó Carlos V por escrito —para conceder toda clase de perdones a sus desviados súbditos, tomar medidas para rehabilitarlos y revocar si necesario fuese las *Nuevas Ordenanzas* o suspenderlas— la opinión del Procurador Lorenzo de Aldana que hasta su arribo a Panamá a fines del 1546 se hallaba alineada con la causa de Pizarro, empezó a acariciar la perspectiva de un brusco viraje. Hombre honrado y caballeroso, encontrábase verdaderamente hastiado de los robos, abusos y asesinatos que se venían cometiendo en el Perú durante el gobierno de Gonzalo Pizarro. Viendo la oportunidad de redimir su buen nombre y extraerlo del criminal torbellino en que lo había lanzado aquella sublevación, con meditada prudencia y antes de entrevistarse con La Gasca en Panamá, consiguió hacerlo primero con D. Pedro de Hinojosa quien, como ya se ha apuntado, comandaba desde la *Capitana* todas las naos de la Armada pizarrista.

Gonzalo Pizarro —al despedir a Aldana y hacer que lo acompañasen Gómez de Solís y Pedro López— dióle candentes instrucciones; dijo: "que diesen cincuenta o más millares de castellanos a Gasca por que se volviese a España, o le matasen como mejor pudiesen"²³.

Durante su conversación con Hinojosa, Aldana se enteró de las influencias que ya La Gasca poseía sobre algunos capitanes de las naves y de sus tratos secretos con ellos. Así también sobre la creciente tendencia de muchos tripulantes a defeccionar y pasarse a La Gasca. Su balance mental fue claro y práctico dentro de los vaivenes de conducta predominantes en la época: dándose cuenta de la peligrosidad que entrañaban los documentos y cartas que debía entregar al Pacificador, incluyendo la posibilidad de que la instrucción que de Pizarro traía contra él fuese conocida a la larga por La Gasca —ya que en las filas de los conquistadores, la traición y la infidencia fueron moneda corriente— "...la leyó aquella noche con todo lo demás á Pedro de Hinojosa, y la hizo pedazos y echó en el fuego, sin que él se lo pudiese estorbar..."²⁴. Poco después Aldana y los suyos defeccionaron y se pasaron al lado del Presidente. "Ellos fueron a Panamá, dieron la carta a Gasca y avisáronle cómo lo querían matar, para que se guardase"²⁵.

Esta defección de Aldana influenció grandemente en el ánimo de Hinojosa. La Gasca, con envidiable tacto diplomático y a través de conversaciones que sostuvo inicialmente con Aldana e Hinojosa, y después, reservadamente con el Mariscal Alvarado y Pablo Meneses para que ahondaran la persuasión, logró finalmente que Hinojosa declarase estar dispuesto a servir al Emperador, poniendo bajo el poder de La Gasca su persona, gente y naves, bajo la condición de que este sometimiento quedase en secreto todavía.

El 19 de noviembre de 1546 hubo una reunión cimera; con La Gasca juntáronse D. Pedro de Hinojosa, el Mariscal Alonso de Alvarado, Lorenzo de Aldana, y los capitanes de las naos Juan Alonso Palomino, Pedro Cabrera y Pablo de Meneses. El cuarto complotado entre los pizarristas, capitán Hernán Mejía, no llegó a estar presente por encontrarse en Nombre de Dios. Todos ellos —después de Hinojosa— rindieron pleito homenaje y juraron servir bien y lealmente al Emperador y que entregarían la armada a quien La Gasca señalase. Igualmente juraron a Hinojosa tener aquel convenio en secreto, hasta que fueren despachados los mensajeros con el traslado de las cartas y provisiones que para el Perú enviase el Presidente La Gasca en representación y nombre del Emperador.

Alonso Palomino fue el designado para recibir los navíos de manos de Hinojosa. Con esta estratagema —celosamente guardada en secreto por los juramentados— se evitarían sospechas de muchos de los pizarristas que a bordo seguían aún leales a Gonzalo al verificar que este traslado de mando emanaba de una disposición dada directamente por el propio D. Pedro de Hinojosa.

En dicho momento histórico comenzó a declinar la estrella de Gonzalo Pizarro quien, hasta ese mismo instante, ignoraba la pérdida de su más importante sostén bélico: el Poder Naval.

Por el mes de febrero de 1547 dueño ya de la armada, La Gasca resolvió enviar a las costas del Perú a Lorenzo de Aldana al mando de cuatro navíos y 300 hombres. Fuera de la *Capitana* que iba comandada por él, los otros tres barcos navegaban bajo las órdenes de Juan Alonso Palomino, Hernán Mejía y Juan de Illanes. Pizarro, enterado ya de esta expedición naval, mandó por tierra a Juan de Acosta para impedirles que desembarcaran o hicieran víveres y aguada entre el Callao y Trujillo, llegando a hacer éste algunos prisioneros que tomó entre los que desembarcaban para repartir las promesas de La Gasca.

Utilizando este medio el Presidente puso en práctica una guerra psicológica para ganar adeptos, mientras que en Panamá armaba, apertrechaba y alistaba en todo sentido el resto de los barcos que conformaban su escuadra y que frisaban la veintena. Casi simultáneamente ordenó el perdón real para todos los marinos pizarristas que ahora servían a su lado. Dispuso que aquel

acto se realizara con gran solemnidad y se pregonase el perdón así en lo criminal de oficio como en lo criminal a instancia de parte. Aceptáronlo Pedro Alonso de Hinojosa y todos los capitanes y tripulaciones que habían manifestado su conformidad; "y en ejecución de ello salieron todos muy en orden con sus banderas y gente y las entregaron á Gasca, y las recibió y tuvo en su poder y se las volvió á dar con conductas de capitanes del Emperador".

"Hizo su Capitán General á Pedro Alonso de Hinojosa en su Real nombre, y Juan Alonso Palomino, que tenía la armada, alzó estandarte y bandera en nombre del Emperador en la mar y se hizo el mismo acto de perdón"²⁶.

LA GUERRA PSICOLOGICA DE LA GASCA

Lorenzo de Aldana, cumpliendo órdenes de La Gasca, desató junto con sus otros tres capitanes y al mando de cuatro naos artilladas una verdadera guerra psicológica que se adelantó a su tiempo, contribuyendo a sembrar el desconcierto entre las huestes pizarristas y a acelerar la derrota total del caudillo revolucionario.

Ya se ha visto que en febrero de 1547 zarpó de Panamá con la misión específica de destruir la moral del adversario, distribuyendo por toda la costa del Perú ofertas, promesas e indultos, autorizados por el Emperador a través de los reales poderes que tuvo a bien conceder al Presidente La Gasca.

Aunque sólo en el mes de junio del citado año Aldana y los suyos lograron desembarcar en Tumbes, a partir de ese momento sus barcos se dispersaron por todo el litoral para efectuar una campaña naval incruenta, efectiva e indetenible por los efectivos pizarristas, desde que éstos carecían de naves para oponérseles. Las ofertas y promesas que Aldana reparte —apuntó Valega— surten su efecto. "Trujillo se pronuncia por el Rei, con Diego de Mora; Chachapoyas, con Gómez de Alvarado; Loja, con Alonso Mercadillo; Jaén, con Juan Pórcel; Huánuco, con Juan Saavedra; Piura, con Bartolomé Villalobos; Guayaquil y Portoviejo, con Francisco de Olmos. Cajamarca, también realista, es el centro de operaciones del incitador real"²⁷.

A consecuencia de esta campaña psicológica en que La Gasca a medida que incrementaba la fuerza espiritual de los suyos disminuía la de los contrarios en todo lo posible, Gonzalo Pizarro empezó a ver que sus tropas mermaban considerablemente y que muchos de sus partidarios de otrora defeccionaban día a día. El Poder Naval que había perdido le mostraba cruelmente otra de sus facetas. Sin siquiera poder obligar a alejarse a las naves de Aldana, se sentía maniatado puesto que, no contando con barcos que opo-

nerle, hallábase incapacitado de ejercer hostilidades por mar mientras que la hábil campaña ideada por La Gasca seguía avanzando.

¡Cuánto debió pesarle el no haber seguido los consejos de su perspicaz Maestre de Campo, D. Francisco de Carvajal!

¿Cómo lamentaría entonces la ligereza que tuvo al mandar poner fuego a cinco de sus naos, permaneciendo luego indiferente a los fustigantes reproches del "Demonio de los Andes"? Recordemos que en dicha ocasión el viejo guerrero le dijo: "*Vuesa señoría mandó quemar cinco ángeles, para guardia y defensa del Perú, y para ofensa y destrucción de sus enemigos*"²⁸.

Cuando Lorenzo de Aldana —teniendo en cuenta las defecciones en las filas pizarristas y la gran cantidad de adeptos que sumaba ya La Gasca— logró una situación de ventaja, procedió con sus cuatro navíos al puerto de la Ciudad de los Reyes, dando fondo en su bahía el 9 de setiembre de 1547 cuando ya muchos de sus habitantes habían alzado bandera por el Rey, y Gonzalo Pizarro, con los rezagos de una prudencia que le comenzaba a abandonar, iniciaba la lenta retirada de sus tropas hacia el sur. Aldana, intercambiando mensajes, logró concertar una conferencia entre ambos lados para la cual cada uno debía enviar un representante autorizado.

Pizarro accedió, y pensando en la posibilidad de un soborno, mandó al "*Capitan Juan fernández vezino desta ciudad/ persona de mucha calidad y muy principal. Y Lorenzo de Aldana embio a Gonzalo Pizarro al Capitán Peña/ el qual declaro como embaxador a Gonzalo Pizarro toda la voluntad de fu Magestad/ y la del Presidente el doctor Pedro de la Gasca en fu nombre. Y que le auisaua que fu Magestad le perdonaua todo lo paffado/ con tal que feto-nasse a fu seruicio/ y que para ello el Presidente le daría toda la seguridad y fianzas que bastaffen. El qual como hombre perdido y fin juyzio no quiso: pensando fer parte para desbaratar al Presidente. Visto ello el capitan Peña fe Boluio al armada/ y el Juan fernandez ala ciudad*".

"*Paffoffeme dela memoria dezir como quando el capitan Juan fernandez/ le mando Gonzalo Pizarro que fuesse en rehenes al armada: le encargo que trataffe en fcreto con Lorenzo de Aldana/ que le dieffe el armada/ y le daría dozcientos mil pefos de oro. Lo qual luego que llego Juan fernandez lo dixo en publico/ lo que fele mandó dixeffe en fcreto/ conociendo que Pizarro yua perdido*"²⁹. Otra muestra de que la infidencia era moneda corriente en aquellas épocas.

Mientras tanto como llegase a oídos de Pizarro que los conquistadores de Quito y Chile, Belalcázar (y no Benalcázar, error muy propagado) y Valdivia, ampliaban sus fuerzas a la altura de Jauja para apoyar a La Gasca, Gonzalo Pizarro prosiguió en su retirada hacia el sur.

Al mismo tiempo los efectivos con que contaba el Presidente iban en aumento, a punto tal de obligarlo a escribir a Méjico y otras partes para impedir que le siguieran enviando más refuerzos. Finalmente La Gasca dio término al alistamiento de su escuadra, zarpando de Panamá con 22 naves el 10 de abril de 1547. La suma total de sus dotaciones alcanzaba el número de "hasta quinientos hombres"³⁰.

Tras de ser azotados sus barcos por el mal tiempo, con la mar arbolada de continuo y sucesivas tempestades eléctricas que junto con los vientos reinantes y las fuertes lluvias tropicales de la zona aterrorizaron a muchos de sus hombres, con un coraje a toda prueba y envidiable temple el clérigo aquél — pese a ser un profano en materia de náutica — se impuso a los timoratos que querían volverse y logró continuar la navegación hasta arribar al puerto de Tumbes el 14 de junio, después de una larguísima y muy demorada travesía causada por la furia de los elementos. Sólo quedósele un navío, el que tenía por capitán a don Pedro de Cabrera, nave ésta que, por ser mala velera, terminó recalando en Buena-ventura. Posteriormente su dotación alcanzó a La Gasca y sus tropas, yendo por tierra hasta que se verificó el encuentro³¹.

Muy bien recibido por todos, el Presidente siguió aceptando los servicios que le ofrecían y señalando a Cajamarca como punto de reunión. Hasta dicha ciudad envió a Hinojosa con la gente disponible, ordenando finalmente que todos pasasen a Jauja que sería desde ese instante su cuartel general. A Pedro de Meneses le encargó accidentalmente el mando de su escuadra, mandándole con ella por mar mientras el propio La Gasca se dirigía a Trujillo. Enterado allí de las últimas noticias acerca de la situación interna y de los movimientos de las tropas pizarristas, dispuso que todos los efectivos disponibles acudieran a concentrarse definitivamente en Jauja, valle "que era sitio conveniente para desde él esperar y acometer los enemigos, y donde había abundancia de comida"³².

BATALLA DE HUARINA

Transcurría aún el año de 1547 —pródigo en acontecimientos, como se ha visto— cuando el Alcalde de La Plata, D. Diego Centeno, levantó bandera por el Rey contra el usurpador Gonzalo Pizarro. Este destacó de primera intención a su Maestre de Campo, D. Francisco de Carvajal, para detener su avance y permitir con ello a Juan de Acosta que reforzara sus ya mermadas tropas. Relatan cronistas e historiadores que ante las dificultades y las defecciones casi continuas dentro del campo pizarrista, fue cuando Carvajal empezó a cantar su famosa copla:

Estos mis cabellicos, madre,
dos a dos me los lleva el aire.

Como curiosidad se anota que la estrofa entera, constaba de nueve versos y los anteriores son solamente los más conocidos³³.

Carvajal, para ir hacia el sur contra Centeno, realizó una gran contramarcha e increíbles desplazamientos —sembrando el terror a su paso y desconfiando de todos los que iba reclutando— a través de Quito, Piura, Trujillo, Lima, Huamanga; y luego volviendo a Lima, para seguir a Arequipa, Cusco, Ayaviri, Chucuito, Chayanta, Ayo-Ayo y Desaguadero, procurando desmoralizar al enemigo antes de la batalla. Por solamente sospechas ahorcó sin confesión a nueve españoles, entre los que fue ajusticiado un clérigo con el breviario y escribanía al cuello.

Aunque desde el ángulo naval parece que quien tocase temas como el presente estuviera desviándose un tanto del planteamiento referente a hechos relacionados con dicho ambiente de mar, para mantener la coherencia del relato histórico no se puede soslayar acciones militares esencialmente terrestres que —como la de Huarina, por ejemplo— fuera de constituir la batalla más sangrienta dentro de la época, resultó un eslabón obligado de aquella larga cadena y el último triunfo obtenido por Gonzalo Pizarro una vez perdido el Poder Naval.

La batalla de Huarina (Guariña, según el cronista Calvete de Estrella) tuvo lugar el 21 de octubre de 1547, en las cercanías del lago Titicaca. Otros, como Francisco López de Gómara, coinciden con el anterior apuntando que acaeció *"otro día, que fué de las once mil vírgenes, año de 47"* (que también es la fecha del martirio de Santa Ursula, 21 de octubre); determinados historiadores, sin embargo, se pronuncian sobre el 26 de octubre de 1547, al referirse a dicha acción de armas³⁴.

"...en Arequipa se hizo alarde de toda la gente, y halló Gonzalo Pizarro que tenía hasta quinientos hombres de guerra muy bien armados... El cual salió con su gente muy en orden de Guariña, de donde se llamó aquella batalla la de Guariña, la cual se dió á veintiuno de octubre del año de mil y quinientos y cuarenta y stete.

*Tenía Diego Centeno más de ochocientos hombres, en que había ciento ochenta de caballo y ciento y cincuenta arcabuceros, y los demás eran piqueros. Gonzalo Pizarro, como está dicho, tenía quinientos hombres, de los cuales ochenta eran de caballo, y trescientos y cincuenta arcabuceros, y los demás coseletes con sus picas*³⁵.

En esta batalla las tropas de Gonzalo Pizarro obtuvieron un triunfo total y desbarataron a las de Centeno. Murieron unos trescientos cincuenta hombres del lado perdedor y más de cien pizarristas, fuera de otro ciento que fallecieron durante la noche abandonados al terrible frío nocturno.

De nada le valió a Centeno contar con una caballería superior. Las cargas de este tipo resultaron inútiles ante el nutrido fuego de los arcabuceros de Carvajal y Pizarro, amparados por el efecto de las picas diestramente esgrimidas y completados con los golpes de sable. Las armas de fuego habían ya pasado a ser el elemento principal, y esta evolución de la guerra era bien conocida por Carvajal gracias a su experiencia en Italia, puesto que había sido Alférez de Ravena y asistido al saqueo de Roma a las órdenes del Condestable de Borbón (1526-1527).

Centeno —quien pretendió huir en un barco que hallándose en Arica fue traído hasta Quilca por Diego Ribadeneira— no pudo hacerlo y tuvo que ocultarse en una cueva ante el feroz acecho de Carvajal quien no logró finalmente ni apresarle ni hacerse del buque, optando posteriormente por dirigirse a Charcas en busca de más dinero y recursos para continuar la guerra al lado de Pizarro.

JAQUIJAHUANA:

DERROTA Y EJECUCION DE GONZALO PIZARRO

La derrota de Centeno consternó al Presidente La Gasca. Casi seis meses transcurrieron mientras que tanto su ejército como el de Pizarro, se iban alistando para el encuentro final que se produciría recién en abril de 1548.

El 29 de diciembre de 1547 salió del cuartel general de Jauja D. Pedro de La Gasca a la cabeza de aproximadamente dos mil hombres, entre los cuales se contaban más de setecientos arcabuceros, quinientos piqueros y cuatrocientos jinetes. Gabriel de Rojas tenía a su cargo la artillería compuesta de once piezas. Estas fuerzas pasaron el invierno en Andahuaylas, pues debido al rigor del tiempo enfermaron muchos soldados. D. Pedro de Hinojosa hacía de General y Alonso de Alvarado era su Maestre de Campo. Estando allí le llegaron otros refuerzos: Centeno con sesenta jinetes, Belalcázar con trescientos hombres, Ramírez con ciento treinta, y, finalmente, D. Pedro de Valdivia, el conquistador de Chile y fundador de la ciudad de Santiago; a éste último, por hallarse ya distribuidos los mandos, La Gasca dióle el empleo de coronel.

Gonzalo Pizarro contaba con algo más de mil plazas —un tercio de las cuales estaba constituido por los rendidos de Centeno en Huarina, que no deseaban luchar— teniendo unos quinientos cincuenta arcabuceros, doscientos jinetes y algo más de doscientos piqueros. También tenía seis piezas de artillería. Sus tropas se encontraban en un llano flanqueado por una sierra muy abrupta y del otro lado por un río. La retaguardia se mantenía libre para el caso de una retirada eventual y para mantener comunicación con el Cusco.

El 9 de abril de 1548 y desde un emplazamiento elevado en el que Valdivia y Centeno habían instalado una batería, la artillería de La Gasca empezó a disparar. Pese a encontrarse a mucha distancia del emplazamiento pizarrista, la pelotería de fuego alcanzó con uno de sus proyectiles la tienda de Pizarro, matando a su paje, a otro soldado y a un caballo.

Aquel inusitado alcance tan difícil de conseguir con los cañones y cargas de la época, sembró el pánico entre muchos de los acompañantes de Pizarro ante el aterrador fuego del enemigo.

A raíz de este imprevisto comienzo, comprendiendo la superioridad artillera y numérica del ejército de La Gasca, se iniciaron las deserciones en el campo pizarrista y el desbande fue incontenible: fueron de los primeros en pasarse al Real de La Gasca, tanto Garcilaso de la Vega con un primo suyo como el licenciado D. Diego de Cepeda; este último fue perseguido por Pedro Martín de Don Benito casi hasta llegar al campo contrario, alcanzando a lancear al jinete en un muslo y a su caballo en el anca, sin poder no obstante impedir su huida; también desertaron el bachiller Díaz, el capitán Diego Guillén con catorce arcabuceros de su compañía y muchos otros más³⁶.

En la Relación del Licenciado La Gasca se expresó así: *"Visto por Gonzalo Pizarro i Carvajal su maestre de campo que se les iba gente procuraron de caminar en su orden hacia el campo de S.M., y viendo esto los lados y sobresalientes del exército real se empezaron a llegar á ellos i á disparar en ellos, i lo mesmo hizo la artillería; i todo el campo, con paso bien con i entera determinación se llegó a ellos"*.

Gonzalo Pizarro, al ver que sus aterradas huestes o arrojaban sus armas para huir o procuraban refugiarse en las filas adversarias en pos de perdón real, quedóse anonadado y sin saber que partido tomar en tales circunstancias. *"Los que quedaron al lado del tirano que no le quisieron desamparar, fueron Juan de Acosta, Juan Gomez de Mescua su cauallerizo mayor, Luys de Almao su camarero, Francisco de Saucedo, Nuño de Chaues, y Burguillos, sus tres pajes, Juan Guerrero el Grande, Francisco Ramirez, y Juan Espinosa, con otros, que por todos serían hasta doze hombres de a cauallo"*³⁷.

A poco Pizarro, volviéndose al séquito que fielmente le rodeaba, preguntóle a Juan de Acosta:

—¿Qué haremos, hermano Acosta?

—Muramos como romanos—, contestó el interpelado.

—Mejor será morir como cristianos—, repúsole Pizarro.

Y diciendo esto adelantóse hacia las líneas enemigas. Al toparse con Villavicencio y enterarse por él que era el Sargento Mayor del campo realista, rindióle su espada diciéndole:

—Pues, yo soy el sin ventura Gonzalo Pizarro.

Así terminó la derrota de Jaquijahuana. Murieron en ella un soldado realista y unos quince hombres de Pizarro.

La causa se llevó con gran celeridad contra los culpados de *lesse Magestatis*. Juzgados y sentenciados en el campo de batalla, Gonzalo Pizarro fue decapitado; a Carvajal se le mandó descuartizar; también se ajustició allí a los capitanes Acosta y Guevara. En el Cusco, posteriormente, corrieron la misma suerte quince rebeldes de los más conspicuos. No escaparon al castigo los muertos en acción o en otras anteriores, declarándoseles traidores y confiscándose sus propiedades, derribándose sus casas y sembrándose las de sal. Ochenta y seis fueron condenados a galeras en España, pero durante el viaje a cargo de Rodrigo Niño, escaparon ochenta y cinco. Al único restante lo apuñaleó al llegar a Sevilla, antes de dirigirse a rendir cuentas de su comisión.

Sobre la causa seguida a Rodrigo Niño por esto y la correspondiente sentencia, puede verse en la Colección de Documentos Inéditos de Indias, de Torres de Mendoza (A).

LA NUEVA POLVORA, EN JAQUIJAHUANA

El acucioso y erudito historiador peruano, Rafael Loredo, afirmó —al prologar la edición de la “Crónica de la Conquista del Perú”, de Alonso Borregán. Sevilla, 1948— que, “En documento existente en el Archivo General de Indias, y que esperamos publicar, aparecen todos los detalles de la invención de la pólvora por Jorge Griego. Los que andaban buscando el momento en que se empleó la nueva fórmula o mezcla, que debía revolucionar el arte militar, pueden darlo por hallado. Fue Jorge Griego quien, disminuyendo la proporción de uno de los elementos, el carbón, y tratando o refinando los otros dos, consiguió esa mayor fuerza expansiva que iba a realizar tantos prodigios. La Gasca había traído polvoristas de España, que por supuesto usaban la antigua fórmula, en que se empleaba un porcentaje de carbón mucho mayor. Toda esa pólvora, que encontró Griego “demasiado negra”, fue abandonada, y se le encomendó la fabricación de la nueva, que en un solo ensayo terminó, en el amanecer del 9 de abril de 1548, con el Reinado del Muy Magnífico Señor Gonzalo Pizarro”. A mayor abundamiento sobre esta curiosidad histórica poco conocida —que el Servicio Histórico del Estado Mayor Central del Ejército Español da por hecha—³⁸ transcribimos textualmente el versado comentario del mencionado grupo castrense:

(A) Op. cit., t. XI, pp. 511 y sgts.— Vide: Archivo de Indias, Patronato, Estante 2º, caj. 10, legaj. Nº 26.

"Según un historiador, que lleva muchos años estudiando esta época [se refiere a Rafael Loredó], se acababa de descubrir una nueva fórmula de pólvora, con mucha mayor fuerza expansiva. Pero copiamos sus mismas palabras: *"He aquí Xaquixaguana: un tiro y el desperdigamiento. Pero ¡qué tiro! Disparando a una distancia que jamás había cubierto armada alguna, produjo el estupor y el pánico. ¿Qué había pasado? Jorge Griego, soldado del campo de La Gasca, acababa de inventar la pólvora. No esa mezcla detonante de salitre, azufre y carbón empleada por los chinos para entretener muchachos y almas sencillas, sino la pólvora de guerra que iba a revolucionar en Europa el arte militar. Ahora, que hemos contemplado la defección de ejércitos que nadie podía imaginarse al comenzar la guerra, debido al anonadamiento producido por el efecto de determinadas armas, podemos comprender la impresión que podía producir en el campo de Pizarro ver llegar las pelotas disparadas por la artillería de La Gasca desde una distancia que no se concebía cómo podía ser cubierta. No es el paje que cae al lado del Muy Magnífico, sino el estupor de que haya podido ser muerto cuando aun no se han movido los campos y apenas se distinguen la artillería de los leales"*³⁹.

La diversidad de opiniones de eruditos e historiadores acerca del descubrimiento de la pólvora y su posterior empleo para fines bélicos, hacen que su origen resulte muy difícil de establecer a ciencia cierta. Si bien en épocas remotas los chinos la usaron para diversiones pirotécnicas y ceremonias religiosas, los ingleses también atribuyeron su invención al fraile franciscano Roger Bacon en el siglo XIII, existiendo otros que le conceden primacía al monje alemán Bertoldo Schwartz en el año de 1320.

Parece probable que a través del siglo XIII, los árabes fueron los primeros en utilizarla para lanzar proyectiles, pasando así de Africa a Europa y luego a España, en donde la emplearon durante el sitio de Niebla, a mediados de la indicada centuria.

La composición de las antiguas pólvoras: 75 partes de salitre 12.5 de azufre y 12.5 de carbón, pocas variaciones ha sufrido con el transcurrir del tiempo aparte del tamaño de los granos, según se usase para la guerra, la cacería o el minado. En el caso que tratamos —referente a la aseveración del historiador Rafael Loredó— creemos que, para lograr los grandes alcances que se registraron en Jaquijahuana, Jorge Griego modificó substancialmente las proporciones usuales de la pólvora que por esos tiempos se preparaba, obteniendo así una mezcla cercana o parecida a la actual, que causó indudable sorpresa en las huestes pizarristas.

Fácil es deducir que, ante tal hallazgo, la nueva fórmula sirviese de allí en adelante para usos de guerra y tanto en tierra como a bordo de las naves artilladas, merced a la ventaja que su empleo significaba al aumentar la potencia de fuego.

Notas al Capítulo II

1. MENDIBURU DE, Manuel... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Lima, 1933. T. VI, p. 260.
2. *Ibíd.*, p. 380.
3. *Ibíd.*, p. 383.
4. *Ibíd.*, p. 385.
5. ARCHIVO DE INDIAS.— "Hállase Orgnl. en el Archivo Genl. de Indias en Sevilla entre los papeles traídos de Sim. cas legajo 11 de Relaciones y Descripciones.— Confrontofe en 25 de Nov. re en 1794.— M.F. Navarrete".
6. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*. Madrid, 1941. T. II, p. 47.
7. *Ibíd.*, loc. cit.
8. ELIAS MURGUIA, Julio J.... *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1958. T. I, p. 97.— Vide MENDIBURU: Op. cit., t. IV, pp. 17-18.
9. EJERCITO ESPAÑOL, ESTADO MAYOR CENTRAL... *Acción de España en el Perú (1509-1554)*. Madrid, 1949, p. 338.
10. LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú bajo la Dinastía Austriaca*. Lima, 1863. Lib. I, cap. II, p. 54.— Vide CALVETE DE ESTRELLA: *Rebelión de Pizarro en el Perú y Vida de D. Pedro Gasca*. Madrid, 1889. T. I, p. 83.
11. CALVETE... Op. cit. T. II, pp. 83 y sgtes.
12. *Ibíd.* pp. 249 y sgts.
13. CALVETE... Op. cit., t. II, p. 133.
14. LOPEZ DE GOMARA... Op. cit., p. 138.
15. CALVETE... Op. cit., T. I, p. 133.
16. TORRES DE MENDOZA... *Colección de documentos inéditos de América y Oceanía*. Madrid, 1871. T. 19. pp. 201 y sgtes.

17. EJERCITO ESPAÑOL. Op. cit., pp. 354-355.
18. ARCHIVO DE INDIAS.—"Carta del Presidente y Oydores de la Audiencia de Santo Domingo escrita a S.M., de 19 de marzo de 1547, dándole cuenta del curso que les dio el Licenciado Lagasca de haberse reducido al servicio de S.M. el General Hinojosa y los demás Capitanes dela Armada de Gonzalo Pizarro...". Hállase original la carta en donde se han contraydo estos capítulos en el Archivo Genl. de Sevilla entre los papeles traídos del de Simancas, Legajo 9 de Cartas de la Yndias-Confrontose en 27 de junio de 1734. M.F. Navarrete.
19. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú*. Lima, 1939, p. 21.
20. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... Op. cit. p. 158.
21. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*. Lima, 1966. T. I. p. 238.
22. CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit. T. I, p. 329.
23. Ibídem, p. 158.
24. Ibídem.
25. Ibídem.
26. CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit., t. I, p. 345.
27. VALEGA José, M. Op. cit., p. 21.
28. ELIAS MURGUIA... Op. cit. T. I, p. 97. Vide: MENDIBURU. Op. cit. T. IV. pp. 17-18.
29. ALBENINO, Nicolao de... *Verdadera relación delo sussedido enlos Reynos e provincias del Perú*... París, 1930, i I (Université de París).
30. ZARATE, Agustín... *Historia del descubrimiento y Conquista de la Prouincia del Perú*. Madrid, 1923. T. II, lib. VII, p. 563.
31. Ibídem.
32. Ibídem.
33. HUBER, Sigfried... *Pizarro*. México D.F.— Barcelona, 1966, p. 340.
La estrofa completa rezaba así:
"Estos mis cabellos, madre/ dos a dos me los lleva el aire/ no sé que pendencia es ésta/ del aire con mis cabellos/ o si enamorado dellos/ les hace regalo y fiesta;/ de tal suerte les molesta/ que cogidos al desgaire/ dos a dos me los lleva el aire".
34. TAURO DEL PINO, Alberto... *Diccionario Enciclopédico del Perú*. Buenos Aires, 1966. T. II, p. 120.
35. CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit. T. II, p. 59.
36. Ibídem, p. 132.
37. GUTIERREZ DE SANTA CLARA... *Quincenarios o Historia de las Guerras Civiles del Perú (1544-1548) y otros sucesos de las Yndias*. Madrid, 1963. T. VI, cap. XLIII, pp. 106-107.
38. EJERCITO ESPAÑOL... Op. cit., pp. 385-386.
39. Ibídem.

Capítulo III

El Panorama Naval Peruano a través del Siglo XVI: Síntesis de su Problemática referida al mar

LA CASA DE LA CONTRATACION DE INDIAS

Ante el problema que hubo de enfrentar España luego del descubrimiento del Nuevo Continente por Colón, resultó indispensable para aquella tomar una acción rápida, múltiple y más o menos organizada, para conquistar las nuevas tierras que a continuación fueron descubriéndose y proceder a colonizarlas e involucrarlas a los dominios de la Corona de Castilla. Como dicha tarea era muy vasta y además tenía el carácter de perentoria, el camino más fácil, rápido y seguro, tuvo que ser el de trasplantar las concepciones políticas, sociales y religiosas existentes en la península directamente a América, pese a que muchas de ellas resultaron inaparentes por su sello típicamente feudal.

En lo tocante a comunicaciones marítimas y asuntos navales, en el año de 1503 comenzó a funcionar la Casa de Contratación de Sevilla en los albores del siglo XVI. Por hallarse la ciudad que le servía como sede aguas arriba del río Guadalquivir, se estableció como su puerto de mar obligado para el zarpe y arribada de las naves que iban o venían, hacía y desde América el de Sanlúcar de Barrameda situado inmediatamente después de la desembocadura fluvial.

Inicialmente la Casa de Contratación tuvo como misiones específicas —que más tarde fueron ampliadas a medida que lo requerían las circunstancias— las siguientes: oficina de navegación que controlaba la concesión de permisos de embarco y selección de hombres, embarque de mercaderías, distribución de la carga y estiba de la misma dentro de los límites permisibles; centro de formación de pilotos para los viajes a Indias, así como de investiga-

ción geográfica y marítima; tribunal comercial; cárcel para condenados por delitos mercantiles relacionados con los embarques y desembarques de carga, y, en adición, servía también como almacén de mercancías destinadas a o provenientes de América.

EL MONOPOLIO COMERCIAL DE ESPAÑA

Merced al control absoluto del comercio marítimo con sus colonias del Nuevo Continente adoptado por España inmediatamente después de su descubrimiento, la metrópoli tomó una decisión verdaderamente funesta. Como ya se ha visto, para asegurar la exclusividad declaró que el puerto de Sevilla (y más tarde el de Cádiz) fuera el único postigo desde el cual podrían expedirse naves con mercaderías hacia sus colonias de América, constituyendo a la vez el obligado punto de retorno para los productos coloniales, caudales de particulares y tributos —en plata, oro y otros valores— destinados a incrementar los fondos que tanto necesitaban las reales arcas.

A partir de aquella decisión buena parte de la legislación española se centralizó para conseguir tal objetivo. Se prohibió en América todas las industrias y cultivos que pudieran ser causa de competencia con sus iguales o similares de la península, negándose también toda comunicación comercial de las colonias entre sí. Para ello, y como resultaba necesario establecer centros de convergencia en los cuales se pudiese descargar y embarcar bienes de consumo, artículos suntuarios o mercaderías peninsulares, embodegando en cambio materias primas, productos no tradicionales en Europa, metales preciosos y caudales en general, fijóse también una entrada única en América: Portobelo (Panamá).

“El sistema restrictivo se complementó con la organización de las flotas y galeones, reuniendo en un solo convoy anual o bienal todas las naves de comercio custodiadas por buques de guerra, y fijóse en Portobelo y Panamá la única puerta de entrada y salida de la América. Las mercaderías así introducidas, atravesaban el Istmo y se derramaban por la vía del Pacífico, penetrando por tierra hasta Potosí, donde deberían acudir a proveerse y hacer los cambios las provincias mediterráneas del sur y las situadas sobre las costas del Atlántico con un recargo de 500 a 600% sobre el costo primitivo. Este absurdo itinerario violador de las leyes de la naturaleza y de las reglas del buen gobierno, y el sistema del monopolio colonial por medio de las flotas y galeones, sólo pudo ser concebido por la demencia de un poder absoluto y soportado por la inercia de un pueblo esclavizado. Las víctimas de tal sistema fueron la metrópoli y sus colonias.

Antes de transcurrir un siglo, la población de España estaba “reducida a la mitad, sus fábricas estaban arruinadas, su marina

mercante no existía sino en nombre, su capital había disminuido, su comercio lo hacían los extranjeros por medio del contrabando, y todo el oro y la plata del Nuevo Mundo iban a todas partes menos a España”¹.

LAS RUTAS MARITIMAS FIJAS: INVITACION AL CORSO Y PIRATERIA

A este desmesurado afán de España para aprovechar al máximo una situación de privilegio —lograda mediante el descubrimiento del Nuevo Continente, las conquistas y colonización de numerosos territorios así como del subsiguiente vasallaje— tuvieron que enfrentarse también los gobernantes del Perú, que durante un dilatado lapso de casi tres siglos, fueron sucediéndose en el manejo de la cosa pública tras de haber sido muerto en Iñaquito el primero de los virreyes que ostentó tal título en propiedad: D. Blasco Núñez Vela. Los tributos que hubieron de remitir fueron cuantiosos; las importaciones procedentes de la península, poco menos que usurarias.

Si jugoso era aquel rendimiento para la metrópoli —debido al monopolio impuesto a través de una extensa ruta interoceánica, sujeta a forzados itinerarios continuamente repetidos— todo ello devenía en manjar apetecible para corsarios y piratas extranjeros. En el caso de que las depredaciones de éstos lograsen éxito, como muchas veces aconteció, la fuerte merma en los tributos caudales, exportaciones e importaciones revertía en abrumadora responsabilidad para los virreyes (como representantes de la Corona), así como para los armadores y consignatarios. Fuera de lo arriba considerado, las pérdidas de vidas, naves y armamentos en la mar, añadidas a los asesinatos, robos e incendios cuando de ataques a puertos indefensos se trataba, constituyeron también una latente amenaza esporádica y discontinua, pero no por ello menos grave, que fue motivo de intensa preocupación para no pocos de los virreyes que gobernaron en el Perú.

México y el Perú —como emporios de la riqueza colonial española en América— fueron amagados en forma más o menos sostenida, por corsarios y piratas durante casi tres siglos. Tales amenazas y peligros constituyeron indirectamente un móvil que determinó la organización naval defensiva, adoptada por quienes tuvieron la obligación de hacerlo en la época de que tratamos. El Perú y México crearon pues una economía nueva en pleno siglo XVI, señalando a corsarios y piratas los rumbos que obligadamente seguiría el tráfico marítimo entre España, Portugal y las Américas por aquellos tiempos. Oro, plata, perlas e innúmeras otras riquezas, constituían muy apetecible botín para aquel sector de depredadores de mar.

España inició su acción no solamente resguardando su tráfico marítimo con unidades navales armadas, sino también tomando la iniciativa de atacar primero a cuanto barco sospechoso hallase navegando en las cercanías de sus rutas usuales. Primeramente existió una armada de operaciones entre la costa occidental de la Península Ibérica (cabo San Vicente) y las islas Azores, destinada a prevenir cualquier amago piratesco. Otra armadilla resguardaba mientras tanto la extensión del Mar Caribe.

Sin embargo posteriormente, y como se viese que tal sistema resultaba dispendioso y poco eficaz debido a la vastedad del mar, se llegó a cambiarlo por otro "cerrado", más eficiente quizás para el resguardo de las riquezas transportadas, pero que, sin duda alguna, recortaba la iniciativa de sus marinos y los convertía en simples custodios de aquellos tesoros procedentes de ultramar.

La cédula real del 16 de junio de 1561 disponía que cada año se prepararan dos flotas y una armada, integradas por naves que se destinaban para Tierra Firme y Nueva España. Una vez que arribaran a la Dominica —en donde se efectuaba el "rendez vous"— cada fuerza de tarea enrumbaba hacia su destino, precedida por la Capitana mientras la nave Almiranta controlaba la formación protegiendo así a la totalidad de barcos que integraban el convoy. En el año de 1582 se reformó el procedimiento: en mayo saldría la flota para Nueva España (México); en el mes de agosto la destinada a Tierra Firme, y por lo tanto al Perú, a través de su descarga efectuada en el lado del mar del norte (Océano Atlántico) del istmo de Panamá.

Convendría dejar en claro la diferencia que —dentro de la terminología marinera de la época— existió para designar a los agrupamientos o formaciones de barcos, ya mercantes ya de guerra. Al respecto citaremos al historiador Santiago Gerardo Suárez, quien se expresó así: "Los conceptos de Armada y Flota, como representativos del poderío naval, son, en realidad, creaciones del siglo XVI"².

A mayor abundamiento la erudita opinión de Veitia Linage, historiador español del siglo XVII, contribuyó a fijar completamente las ideas sobre los ya mencionados términos: "...quando pocos Navíos se disponían y juntavan para pelear" se les llamaba Armada; y, "quando eran muchos", Flota..., "pero después con más propiedad se llamó Armada, la que se compone de Navíos de guerra, y Flota la de las que son de mercancia"³.

De otro lado, por la circunstancia de aprovechar al máximo el espacio disponible en bodegas para la carga, los barcos mercantes que hacían la carrera a las Indias el siglo XVI resultaban muy pesados y lentos para la navegación. Cuando sus flotas se hacían a la vela en "conserva" —esto es decir, agrupadas las unidades para protegerse mutuamente— o al cambiarse más tarde por el tipo

de tráfico marítimo que se llamó "mixto" (convoyado por navíos de guerra), la nave más lenta imponía su escasa velocidad a todo el grupo para evitar el desperdiciamiento en la mar.

Durante todo el siglo XVI nunca se arquearon los buques para calcular su tonelaje y capacidad de bodegas. Se sabe no obstante, por una Real Cédula fechada en Vitoria a 14 de julio de 1522, que fue fijado un tonelaje mayor de 80 toneladas para los navíos que hubieran de viajar a las Indias. Tal desplazamiento era apreciado empíricamente por los Visitadores de la Casa de la Contratación de Sevilla⁴.

Al respecto el notable investigador español, D. José Pulido Rubio, consignó lo siguiente: "Epígrafe.— Piloto Mayor de la Casa, Arqueador de naos y Catedrático de Matemáticas.— 28 de octubre 1683.— *El año 1508 tuvo principio el Oficio de Piloto Mayor de la Casa y el de Arqueador se crió el año 1613 porque antes se hacía la medida de los navíos por los visitadores de ellas y estos oficios los sirve al presente D. Juan Cruzado de la Cruz y Mesa*"⁵.

En contraposición a las indicadas limitaciones que pueden ser observadas hogaño en lo referente a las naos peninsulares que efectuaban la carrera a Indias, los barcos corsarios o piratas que tantas veces amagaron sus viajes eran, por lo general, de igual o menor tonelaje, fuertemente artillados, ligeros y hábilmente maniobrados gracias a la gran experiencia marinera que poseían sus dotaciones.

De allí la ventaja de aquellas diestras velas tan temidas por las naves mercantes durante sus conocidas rutas, por los puertos coloniales, y hasta por los mismos galeones de guerra, responsables y celosos custodios de los caudales y tributos embarcados en las naos bajo su resguardo.

LOS LADRONES DEL MAR

La experiencia del Virreinato del Perú en lo referente a corsarios y piratas fue vasta, aunque quizás no tan sangrienta y destructora como la que tuvo que soportar Centroamérica y el extremo septentrional del hemisferio sudamericano. Esto último se explica fácilmente desde que muy cerca de aquellas latitudes convergían los tráficos oceánicos de ambos lados, juntándose barcos mercantes y galeones de la Real Armada frente al istmo panameño, con el fin de trasbordar caudales y tributos y recibir diversos productos, mercaderías o artículos suntuarios.

Dicha circunstancia aconsejaba a corsarios, piratas y filibusteros a procurar recoger la cosecha apenas terminada la recolección. El mayor riesgo que podía correr se encontraba compensado por la concentración de bienes en puntos determinados de las costas o



Ataque corsario, incendio y embarque de botín.

del mar, motivo por el cual su merodeo y ataques afligieron un tanto más los contornos de los expresados lugares.

Como la finalidad del presente capítulo es panorámica en su esencia, fijemos en primer término algunos conceptos relativos a aquellos vándalos del mar:

Joaquín Escriche utiliza un símil jurídico para resaltar la diferencia existente entre "piratas" y "corsarios": "El pirata es por mar —apunta— lo que por tierra es un salteador de caminos; el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero"⁶. La palabra pirata es el denominador común mediante el cual se designan también al bucanero y al *filibustero*. Hombres sin patria ni ley, asesinos y ladrones de mar, entregados a toda clase de pillajes, abusos y depredaciones merced al uso de buques armados.

El corsario venía a ser el marino particular, autorizado y amparado por su gobierno (algunas veces embozadamente, y otras, en forma abierta) mediante Patente de Corso, para:

- a) Hacer la guerra naval contra los enemigos de su Corona o Estado.
- b) Perseguir a los piratas y embarcaciones enemigas, que atentan o significasen un peligro para su nación.

Los *bucaneros* estuvieron inicialmente constituidos por refugiados franceses (ya por razones políticas, ya por motivos religiosos), habiéndose incrementado su número con muchos hombres de la isla La Hispaniola. Posteriormente se les agregaron individuos de diversas nacionalidades, inmorales todos y sin Dios ni más leyes que las propias. Su nombre se derivó de la costumbre aborígen que ejercitaban para ahumar y preservar largas tiras de carne a la usanza indígena, sobre una especie de parrillas cimarroñas confeccionadas con maderos aún verde ("boucans"). Se les llamó primero *boucaniers*, para conocerlos después como *bucaniers*. Castellanzado el término, pasó a dárseles el apelativo de *bucaneros*.

Los ingleses para referirse a estos mismos bandidos del mar, dieron en llamarlos *freebooters*. Los franceses, por corrupción idiomática, convirtieron aquella palabra en *filibustiers*, naciendo de ella la acepción española de *filibusteros*.

Los holandeses les llamaron simplemente *zee rovers* (ladrones de mar).

"Independientemente de todo formulismo jurídico, entre España, por una parte, y Francia, Inglaterra y Holanda, por otra, existe un estado de beligerancia latente. Latente respecto a América, aunque a veces declarado respecto a Europa..., las naciones que batallan contra la imperial España, se abstienen de organizar contra ella expediciones militares propiamente dichas, limitándose a

estimular ciertas formas encubridoras y sucedáneas de las específicas de la guerra⁷.

CLASES DE PIRATERIA EN INDIAS

El historiador de temas militares durante la Colonia, Gerardo Suárez, ha destacado en una de sus obras dos fases de la piratería que se llevó a cabo en Indias. No obstante que los ejemplos citados por dicho autor van más allá del siglo XVI que estamos examinando, resulta interesante citar los conceptos que le son propios, añadiendo de nuestra parte —y a manera de complementación— una tercera fase que, por lo esporádica y prolongada, no es posible ubicarla en determinado tiempo, sino acusar su presencia mantenida a través de casi tres siglos en y frente a las costas sudamericanas.

El mencionado estudioso destaca dos fases de la piratería en Indias, que son:

Geófaga.—Engullimiento de unas cuantas isletas americanas por determinadas naciones septentrionales:

1634, holandeses se apoderan de Curazao.

1635, franceses, de Martinica y Guadalupe.

1655, ingleses de Jamaica, etc.

Comercial.—Comercio ilícito (desde aquellas cabeceras de puente, con el litoral americano). Se persigue la riqueza, el poder político y finalmente, la fuerza militar⁸.

Y el autor, ya que se trata de enjuiciar la piratería y no el corso propiamente dicho, complementaría los anteriores conceptos con el tercer aspecto que constituyó una fase sostenida:

Vandálica.—Ataques a naves y puertos indefensos, para robar, saquear y asesinar, destruyendo e incendiando en busca del enriquecimiento propio.

CONSECUENCIAS: TIPOS DE TRAFICO MARITIMO

Las frecuentes y lamentables acciones ejercidas tanto por el corso como por la piratería, obligaron a España a dictar una política de tráfico marítimo que, lógicamente, tuvo que ir evolucionando a medida que aquellas nefastas operaciones belicosas lo hicieron también. Hasta 1525, las rutas obligadas entre España e Indias eran cubiertas por naves que surcaban el océano en forma aislada y sin protección alguna.

El historiador Demetrio Ramos Pérez identifica los tipos de tráfico marítimo que luego tuvieron que adoptarse como:

REUNIDO.
DE ESCUADRONES EXPLORADORES.
CONSERVA.
MIXTO.

Apuntó que este último era el tráfico de "flotas" propiamente dicho [lo que constituiría actualmente los sistemas de "convoyes protegidos"], que fue obligatorio desde 1561 y consolidado para 1574, en adelante⁹.

Pero curiosamente y con el pasar del tiempo, el corso llegó a constituir, para España también, una institución de Derecho Público. Durante el siglo XVIII, por ejemplo, se editó en la península una obra intitulada "Tratado Jurídico-político sobre pressas de mar y calidad que debe concurrir para hacerse legítimamente Corso"¹⁰.

A esta obra se refirió Azcárraga posteriormente anotando que "...por su medio [del Corso] se asegura el que los Vasallos se havi-liten en la Guerra del Mar, y su Navegación, como cosa tan necesaria para sostener los Estados, y conservar el honor de la Nación, y la gloria de su Soberano"¹¹.

Más tarde —y ya en el siglo XVIII, España concebía la defensa de América contra la agresión externa, ya de corsarios ya de piratas— como la defensa de sus "llaves".

"Metafóricamente —anotó Gerardo Suárez— la palabra *llave* connota, en el léxico militar del siglo dieciochista, "la plaza fortificada que está generalmente en la frontera y que, tomada, deja pasar al enemigo"¹².

Conviene consignar de paso que, las principales *llaves* del sistema defensivo español en América eran:

- a) Cartagena de Indias, llamada la "Llave del Reino del Perú".
- b) Cuba, "Llave del Nuevo Mundo y Ante Mural de las Indias Occidentales".
- c) Puerto Rico, referido como "Llave de las Antillas".

MARE CLAUSUM Y MARE LIBERUM

Durante el siglo XVI la Corona de España se consideraba dueña y señora de las Indias que descubriera Colón. Pese a que su derecho se hallaba suficientemente respaldado por el hecho del descubrimiento, los monarcas —que como adalides del Catolicismo en el Nuevo Continente reconocían y tenían como autoridad ecuménica al Sumo Pontífice— procuraban siempre remitirse a los do-

cumentos de donación y redonación oficializados por el Papado. "Los reyes referían su derecho, en consecuencia, a la gracia que S.S. Alejandro VI les hizo en las bulas *Inter cetera*, la primera extendida a fines de abril y la segunda, rectificatoria, en junio del mismo año 1493. Allí consta la "redonación" de la tierra firme y de las islas que, por ocupación, pertenecían a los soberanos de España y que ellos "sometieron" al Pontífice el cual, por este acto expreso de derecho apostólico, las otorgaba a su vez a los propios reyes"¹³.

Su Santidad había "hecho donación" a España de "...todas las tierras nuevamente halladas o que se descubriesen en adelante al occidente y medio día, tirando una línea del Polo Artico al Antártico, distante de las islas Azores y Cabo Verde cien leguas al Poniente y Sur, de manera que todas las islas y tierras firmes que se descubriesen desde dicha línea hacia occidente y mediodía perteneciesen perpetuamente a los Reys de Castilla". En las dos bulas *Inter cetera*, reafirmó el Papa: "investimos y hacemos, constituimos y deputamos a Vos y a los dichos Vuestros herederos, y sucesores, Señores de ellas, dueños con libre, lleno y absoluto poder, autoridad y jurisdicción"¹⁴.

Zanjada la diferencia existente con Portugal merced al Tratado de Tordesillas en 1494, y habiéndose ampliado a trescientas setenta leguas la demarcación inicial de cien leguas (referidas a la línea que de polo a polo distaba primitivamente así de las islas Azores y Cabo Verde). Portugal obtuvo el Brasil. La Corona de España continuó persuadida sobre la legalidad de su dominación en Indias. Ambas naciones —España y Portugal, en conjunto— poseían durante la época quinientista el dominio exclusivo del Nuevo Continente: de allí al *Mare Clausum* hispano-lusitano, y, de consiguiente, la ilegalidad que presuponía el tráfico marítimo de barcos de otras naciones, a través de aguas prácticamente monopolizadas por aquellas dos potencias peninsulares europeas.

Francia, Inglaterra y Holanda, sucesivamente, rompieron con hechos el anterior principio de "líneas" y "barreras" impuestas por España y Portugal. En 1562 John Hawkins —orgullo de la Inglaterra Isabelina— abrió para su nación las puertas de Indias. "Proclama, precisamente, el principio del *Mare Liberum*, esto es, el de la libertad de comercio, y defiende asimismo, otro principio —un principio realmente monstruoso, pues concede patente de lenidad a todos los crímenes y atropellos cometidos por los piratas en América— que se formula con la célebre frase: *There is no peace beyond the line*, es decir, que los actos hostiles perpetrados fuera de los límites de Europa, no debían ser considerados como rompimiento de la paz europea, dado el estado salvaje ya jurídico de las Indias"¹⁵.

EL MAR DEL SUR: TRAFICO, RUTAS Y PIRATERIA

El imperativo geográfico que durante el Período Pre-hispánico señaló al Perú rutas puramente "nutricias" primero (establecidas y vividas por los pescadores costeros), y luego rutas "mercantiles", que sobrepasando los límites del litoral propio se volcaron hacia costas más distantes para trocar especies, mover mercancías y realizar así un cierto intercambio cultural, puede decirse que se extendió y mantuvo en los ya mencionados renglones, pero ya empleando naves en lugar de balsas, y marinos más conocedores que, aparte de efectuar el tráfico de cabotaje propiamente dicho, comenzaron a enlazar a partir del siglo XVI y siguientes al Virreinato del Perú con Panamá, Centroamérica y México por el norte, haciéndolo también desde el Callao y llegando hasta Arica y Chile dentro de su misión destinada a cubrir las necesidades del tráfico interno.

Salvo contadas ocasiones, la ruta interoceánica entre España y las Indias evitó siempre el pasaje por el estrecho de Magallanes o doblar el cabo de Hornos para ingresar al Mar del Sur (Pacífico) por las siguientes razones:

- a) Ser mucho más larga que la navegación desde Sanlúcar de Barrameda (o desde Cádiz, más tarde), hasta Portobelo, Panamá.
- b) Tener muy escaso conocimiento acerca del paso por Magallanes (el estrecho de Le Maire fue descubierto más tarde, en 1615, por el marino holandés cuyo nombre lleva).
- c) Abrigar la seguridad de que tanto los peligros del estrecho magallánico como el casi continuo mal tiempo reinante en Hornos, constituían un fuerte riesgo para sus débiles naves, sobre todo navegando en "conserva" o bajo el sistema "mixto" de convoyes.
- d) El temor a emboscadas de corsarios o piratas, protegidos por las múltiples anfractuosidades existentes en aquellos parajes.

Estas consideraciones tuvieron una consecuencia que merece ser destacada: maestros y pilotos de formación profesional —obtenida a través de estudios y oposiciones en la Casa de Contratación, en donde se forjaban quienes debían hacer la carrera a Indias— generalmente viajaban sólo hasta Panamá, esto es a través del entonces mar del norte (Atlántico). Pocos fueron los que se quedaron en América, puesto que, los más, retornaban a la península para continuar sus viajes y seguir percibiendo las respectivas pagas.

En cambio, al lado del Pacífico la gran mayoría de hombres de mar fueron empíricos — y salvo algunos casos que, como la expansión hacia Oceanía de Mendaña de Negra y su piloto D. Pedro

Fernández de Quirós, requirieron indudable preparación náutica, por las numerosas singladuras y la obligada navegación astronómica— puede afirmarse que cuando menos durante gran parte de los dos primeros siglos del Virreinato del Perú (XVI y XVII) la navegación que se practicó para cubrir el cabotaje, el servicio interno y los viajes hasta Panamá y Centroamérica fue de estima y pilotaje: barajando las costas y teniéndolas a la vista al igual que las islas aledañas, para ir situando la nave con referencia a accidentes y puntos conspicuos del litoral y sus contornos.

Hernando Bachicao, Pedro de Hinojosa, Juan Alonso Palomino, Rodrigo de Carvajal, Juan de Mendoza, Pablo de Meneses, Melchor Verdugo, Baltazar de Castilla, Hernán Mejía, Juan de Illanes y Lorenzo de Aldana —por citar a unos cuantos— fueron, durante la primera mitad del siglo XVI, soldados que forzados por las circunstancias, tornáronse en marinos y desempeñaron sus quehaceres a bordo en forma empírica, aferrándose siempre a la configuración de las costas durante las navegaciones que hubieron de realizar.

En contraposición, las enseñanzas que se impartían en la Casa de Contratación de Sevilla a los futuros pilotos que harían la Carrera de Indias, fueron desde 1533 y según Veitia Linage, las siguientes: "La Esfera, o al menos los libros primero y segundo de ella. El Regimiento que trata de la altura del sol, y como se sabrá la altura del Polo, y como se sabe, en todo lo demás que pareciere por el dicho Regimiento. El uso de la carta, y de echar el punto en ella, y en saber siempre el lugar donde está el navío. El uso de los instrumentos y fábrica de ellos, para saber si tienen algún error, son la aguja de marear, astrolabio, cuadrante, ballestilla, y como se han de marear las agujas, para que sepan en cualquier lugar que estuvieren, si *nordestean* o *noruestean*, que es una de las cosas que más importa saber, por las ecuaciones y resguardos, que han de dar cuando navegan. El uso del reloj general diurno y nocturno, y que sepan de memoria y por escrito en cualquier día de todo el año, cuantos son de luna, para saber cuando y a qué hora serán las mareas, para entrar en los ríos y barras, y otras cosas que tocan a la práctica y uso"¹⁶.

La fuerza naval que viajaba —anual o bienalmente— desde el Perú hasta Panamá, se conocía con el nombre de Armadilla del Mar del Sur. La composición de aquella formación "mixta" —porque se trataba de naves mercantes convoyadas por los navíos y carabelas artillados— varió según las épocas. Como era natural, la escolta se integraba con barcos de guerra, provistos de artilleros, cañones y gente de armas, estando todo viaje de este tipo precedido por un "*Aviso, barco luengo* de 50 toneladas, más o menos, que llevaba noticias y artículos de pequeño volumen, urgentemente solicitados"¹⁷.

Generalmente el "Aviso" se anticipaba a la Armadilla en un mes o poco más, para dar noticias sobre la fecha de arribo de aquélla. Las rutas que seguía la armadilla del Mar del Sur se iniciaban en el foco de la economía virreinal, esto es decir, el Callao. La formación de una entidad económica centralizadora como Lima y de su espacio político inherente, obligaban a contar con un puerto de concentración y salida de mercaderías, tributos y caudales, permitiendo así el embarque de éstos y el aprovechamiento del mar como vía de comunicación más rápida con Perico (Panamá), teniendo en consideración el arribo tanto de la Armadilla del Mar del Sur como de los "Galeones del Perú", llegadas que se producían, si no simultáneamente, con intervalos aceptables entre ambas fechas.

Los llamados "Galeones del Perú" no eran otra cosa que la flota mixta —de naves mercantes escoltadas por navíos de guerra— que, procedente de la península y luego de haber zarpado de Sanlúcar de Barrameda, previas las escalas para refrescar víveres y hacer aguada en territorios insulares españoles (como Las Canarias), proseguía hasta la isla Dominica y luego a Cartagena de Indias, para arribar finalmente a su destino de Portobelo, en Panamá.

Ya antes, en la Dominica, el grueso inicial de la flota se había subdividido. Parte de ella, la llamada "Flota de México", habíase separado y enrumbado hacia el país azteca (Nueva España). Por su lado, los "Galeones del Perú" siguieron la ruta que los conducía a Tierra Firme y que terminaba en el Istmo de Panamá, esto es, en Portobelo, para recibir y cargar productos, tributos y caudales mediante trasbordo. Enviaban a su vez, atravesando el istmo y utilizando hombres y acémilas, todas las manufacturas y artículos suntuarios traídos de España para sus colonias sudamericanas. Esta última carga —unida a las especies adquiridas en la Feria de Portobelo, generalmente orientales— se estibaban en las bodegas de las naves mercantes que convoyaría de regreso a las costas del Perú la Armadilla del Mar del Sur.

De esta suerte —escribe el historiador Lohmann Villena—, "...la macroeconomía del virreinato se imponía sobre la microeconomía de áreas locales o de contactos zonales, como los que representaban, a grandes rasgos, los núcleos de la costa Norte, el Sur chico, las rutas Callao—Arica, Callao—Guayaquil—Panamá o Callao—Valparaíso—Concepción"¹⁸.

La Real Cédula del 16 de junio de 1561 dispuso que cada año zarparían de España dos flotas y una armada, con naos para la Tierra Firme y para la Nueva España, debiendo salir en enero y agosto. En páginas anteriores se ha tratado de este asunto, y de cómo después de transcurridos veintiún años se cambió el sistema y las fechas de zarpe de las flotas. Tal medida —que en sí

misma no representaba una solución valedera— se tomó para contrarrestar una nueva amenaza: la del Corso Inglés.

Efectivamente, durante el mencionado lapso (entre 1561 y 1582 en que varió el sistema), Drake y Hawkins realizaron sendas incursiones corsarias que maltrataron sumamente al comercio español y a sus colonias en América. Posteriormente y bordeando el siglo XVI, se sucederían los ataques corsarios de Thomas Cavendish y de Sir Walter Raleigh.

Esta amenaza venía a sumarse a otras muchas acciones piráticas ya existentes, iniciadas por los franceses y mantenidas por los "sea beggars" ("pordioseros del mar") y piratas ingleses. Pero ahora España tendría también que luchar contra Inglaterra²⁰.

"Ya Cristóbal Colón había encontrado corsarios franceses en las cercanías de las islas Canarias. El peligro fue arreciando. En 1521 eran apresadas algunas carabelas españolas por corsarios de aquella nacionalidad. En 1521, en 1523 y en 1528 les vemos operar activamente, aun después de haber sido colgado Florín [temible y sanguinario pirata rochelés, ajusticiado en Colmenar de Arenas, Panamá]; Chagres, la Burburata, Santa Marta, Cartagena de Indias, San Juan de Puerto Rico, Baracoa y Santiago de Cuba, recibieron visitas de estos huéspedes hasta mediados del siglo. En 1555 un afamado pirata, Jacques de Sore [Jacobo de Soria, le decían los españoles], hizo sangrientas correrías. Mezclando el odio a la codicia, con sus propias manos degolló, en La Habana, a treinta vecinos principales "por católicos". En 1563 hacía su entrada John Hawkins, el *Juan Aquines* de los países iberoamericanos, que, empezando su carrera como negrero, la continuaba como pirata y era maestro de su sobrino, el celeberrimo Sir Francis Drake, llamado el *Drac* o *Draque* en países de habla castellana. Estos hombres y sus compatriotas Oxemham, Clifford, Greenville, Cavendish, entre otros perfeccionaron la institución. Nada tan notable en su género como la toma de Nombre de Dios por Drake el año 1572"²¹.

La composición de los convoyes amenazados por la piratería y el corso a través del siglo XVI no fue uniforme. A mitad de la citada centuria la escolta estaba generalmente conformada por cuatro galeones y dos carabelas, para proteger en su viaje desde Europa hasta América a un promedio de cuarenta naves mercantes; de éstas unas veinticuatro estaban destinadas a Tierra Firme —y de consiguiente, al Perú o Nueva Castilla— en tanto que las dieciséis restantes iban a las Antillas primero y luego a México (Nueva España). Los galeones desplazaban inicialmente una 250 a 300 toneladas y las carabelas alrededor de 100 cada una.

Al finalizar el siglo XVI las flotas sobrepasaron las noventa unidades, luego de lo cual disminuyeron en número debido a que el desplazamiento aumentó hasta 600 toneladas por barco.



El Almirante inglés Sir Jhon Hawkins (1532-1596), según un retrato del siglo XVI. (Nat, Maritime Museum, Greenwich).

FRANCIS DRAKE, NEGRERO Y CORSARIO

Sir Francis Drake perteneció a la famosa casta de corsarios ingleses de Enrique VIII y la Reina Isabel. Antes de serlo, comenzó sus aventuras maríneas ejerciendo la trata de esclavos y la piratería desde el Africa occidental hasta el Mar Caribe, en unión de su tío, John Hawkins.

Años más tarde, justificando sus incursiones belicosas en América, fue también uno de los que sostuvieron que la línea demarcatoria Hispano-Portuguesa no pasaba de ser una fantasía del Papa Alejandro VI, y una fatua ilusión de los países latinos que la estimaban como donación pontifical. Ninguno de aquellos hombres de mar creyeron en el *Mare Clausum*, propugnando en su lugar el *Mare Liberum* como un derecho innegable y universal.

Sin que existiera un estado de guerra formal entre Inglaterra y España, Drake escapó estrechamente de la muerte frente a la fortaleza de San Juan de Ulúa, en el puerto de Veracruz, cuando junto con Hawkins se lanzaron a atacar a los españoles en pleno golfo de México allá por el año de 1568. Tres años más tarde Drake retornó al Caribe comandando una escuadra. "Habiendo desembarcado en Nombre de Dios, la ciudad fue quemada y saqueada, y las caravanas de mulas que cargaban el oro y plata a través del istmo por ese entonces, también fueron atacadas. Ileso, Drake retornó a Plymouth con su botín. Fue entonces cuando aquel hombre ambicioso, hijo de un marinero, comenzó a soñar en hacerse caballero. Pero para ello necesitaba dinero y el oro había que buscarlo en el Perú"²².

Finalmente Drake decidió efectuar un viaje a la costa occidental de Sudamérica, utilizando como vía de pasaje hacia el Océano Pacífico el estrecho de Magallanes.

El 15 de diciembre de 1577 levó anclas en Plymouth, zarpando al mando de cuatro barcos con la intención de atacar las costas del Virreinato del Perú. El más poderoso de sus barcos era el *Pelican* que desplazaba 100 toneladas. Durante su viaje —que resultó muy largo y lleno de vicisitudes— abordó un buque portugués en las vecindades de las islas Cabo Verde, capturó a su piloto que conocía las costas del Brasil, enmendó rumbos hacia el Río de la Plata y tuvo que hacer frente a un motín a bordo. Tras de hacer decapitar al cabecilla, Thomas Doughty, debeló la insurrección y prosiguió su travesía hasta lograr el pasaje por el estrecho y salir al codiciado Mar del Sur. Poco antes ocurrió un eclipse de sol, y en la boca misma, sacudió a su escuadra una furiosa tormenta que hizo zozobrar a uno de sus barcos y dejó al otro tan maltrecho para continuar la expedición, a punto de obligar a su capitán, John Winter, a regresar a Inglaterra invirtiendo su rumbo a lo largo del estrecho que acababa de dejar.

Drake envió al más pequeño —y único buque disponible— que retornara a la patria con las buenas nuevas. Desafortunadamente dicha nave naufragó, y tras de ser tomada por los indígenas estando averiada, su capitán, Carter, sólo logró llegar a Inglaterra seis años más tarde²³.

Pese a tantos inconvenientes Drake no cejó en su empeño. Con su navío, el *Pelican*, se encontró solo en el paralelo 55° Sur: la costa del Pacífico siempre había sido considerada absolutamente asegurada contra cualquier ataque, por lo cual prosiguió su navegación hacia el norte confiado en el factor sorpresa.

Durante este viaje largo y lleno de contratiempos, registró en el Diario de a bordo un descubrimiento que, según se induce, podría referirse a las islas guaneras del Perú: "...sobre las cuales el número de aves es casi increíble de imaginar. Ellas están a 8° por debajo de los trópicos"²⁴.

Drake atacó sucesivamente Valparaíso, Tarapacá, Arica y el Callao, causando un terrible desconcierto por tan inusitada ofensiva. Gobernaba a la sazón el Virrey D. Francisco de Toledo, nombrado para tal cargo el año de 1569. Desde 1575 dicho Virrey había comenzado a tener problemas con los ingleses y sus actos piratescos, para lo cual envió naves hasta Panamá bajo el mando de Diego Frías Trejo y Pedro Arana, encomendándoles la misión de batir a las hordas de John Oxnem (Oxenham). Habiéndose capturado a algunos de aquellos ingleses, se les trasladó a Lima como prisioneros del Santo Oficio. Su encarcelamiento duró seis años, siendo ejecutados dos de ellos por "luteranos" en 1581 y durante el Tercer Auto de Fé habido en Lima, el mismo que se celebró junto con la entronización del sucesor de Toledo, D. Martín Enríquez de Almansa, sexto Virrey del Perú.

Los piratas ingleses procesados y sentenciados fueron: John Oxnem (el propio jefe pirata), su contramaestre Thom Jervel y el piloto, John Butler, por luteranos como ya se ha apuntado. Además el marinero portugués, Manuel López, por judío²⁵.

Sin embargo es necesario tener en cuenta que dichos piratas habían arribado a América por el mar del norte (Atlántico), derramando sus vandálicas acciones a través del Istmo de Panamá y desde sus cabeceras de playa, sobre varios lugares aledaños de Tierra Firme así como atacando naves en ruta a Portobelo.

La entrada de Drake al Pacífico fue pues inesperada. Utilizando la vía meridional del estrecho de Magallanes, probó con su audacia la existencia de una "puerta abierta" que, por el sur, constituía un peligro latente para el tráfico marítimo colonial en las aguas de este océano, amenazando también así a sus puertos, habitantes y riquezas.

Con inesperada fortuna, y siempre navegando hacia el norte, Drake capturó al galeón de la plata procedente del Callao, que

portaba 400,000 pesos entre caudales particulares y tributos para las reales arcas españolas. Cargado hasta los imbornales y a punto de que el *Pelican* se hundiese, continuó su derrota en demanda de hallar algún otro canal que le permitiese salir hacia Europa enrumbando con dirección al Este, pues se creía que existiese un pasaje de esta naturaleza a la altura del paralelo 48° Norte. Descubrió así California y la Bahía de Los Angeles, excepto el canal buscado.

Habiendo cambiado el rumbo en procura de Mindanao, dio fondo allí con fecha 20 de octubre de 1579, después de un viaje de 68 días y con poquísimos víveres.

Esforzándose zarpó de aquel paraje el 3 de noviembre para arribar finalmente a Plymouth el 26 de setiembre de 1580, más seguro que nunca sobre el mérito de su descubrimiento. El Rey Felipe II le acusó y condenó como "el archi-ladrón del Nuevo Mundo", demandando una retribución indemnizatoria por sus robos. "Pero la reina Isabel acudió a bordo del *Pelican* (rebautizado como *Golden Hind*), y le armó caballero —a Drake— en el alcázar. Su réplica a la protesta española fue:

"El Mar del Sur, como cualquier otro océano, está abierto a todos. El obsequio hecho por el Obispo de Roma de una posesión que no le pertenecía es una fantasía, los españoles no tienen más derecho que otras naciones para usurpar antiguos reinos, ni para imaginar que el construir unas cuantas cabañas o nominar algunos cabos y ríos, les da el título de posesión absoluta".

"Después del apoyo de Isabel a Drake, el Pacífico fue invadido. Los escuadrones ingleses atacaron a los galeones del tesoro y a los mercantes en tiempo de paz. El acarreo del oro y la plata se tornó peligroso..."²⁶.

La hazaña de Drake —y la enseñanza que de ella se derivó— hizo que el Virrey Toledo pensara seriamente en fortificar el Callao, alistar buques contra los piratas y corsarios, y, como medida preventiva, fundar ciudades en el estrecho de Magallanes para oponerse al pasaje de aquellos por el sur.

Para cumplir el último cometido arriba citado envió el 11 de octubre de 1579 una expedición al mando de Pedro Sarmiento de Gamboa, quien partió en esa fecha del Callao llevando a Villalobos como almirante. Sufriendo muchas penalidades y contratiempos lograron, con autorización real, fundar el primero de dichos asentamientos en pleno estrecho el 5 de setiembre de 1584. A tal ciudad le llamaron "Nombre de Jesús". Poco después Sarmiento de Gamboa y Juan de Villalobos fueron abandonados por 200 de los expedicionarios, quienes se volvieron a España en 3 de los buques que tenían. También asentaron, cerca de la actual Magallanes, la "villa del Rey don Felipe", cuyos habitantes sucumbieron rápida-

mente debido al hambre, inclemencias del tiempo y ataques de los naturales, salvándose sólo uno a la larga.

Sarmiento de Gamboa apenas pudo regresar a España, muriendo allá en miseria y abandono²⁷.

Sobre este punto se tratará con más detenimiento posteriormente, cuando se examine el período gubernamental del Virrey D. Francisco de Toledo.

THOMAS CAVENDISH

Llamado también Candish por los españoles, fue otro corsario inglés que dio mucha guerra a la Corona.

Estimulados los marinos británicos por los notables éxitos de Drake, luego que se divulgó la nueva de su pasaje por el estrecho de Magallanes, sus audaces ataques a las colonias y al comercio marítimo español, y sobre todo, la captura del galeón del oro ocurrida frente al Cabo de San Francisco, surgieron varios otros que se esforzaron en tratar de emular a tan valiente capitán de la Reina. En efecto, el botín del galeón *Nuestra Señora* había sido jugosísimo y su valor era capaz de cubrir con creces los gastos de cualesquier expedición corsaria. "Efectivamente encontróse en su interior esmeraldas, perlas y cantidad de joyas, catorce arcas repletas de monedas por valor de 9,000 libras esterlinas; 1,300 barras de plata potosina y tejós por valor de 80 libras de oro. Más tarde se comentó que Drake tomó para sí 300,000 pesos y 105,000 para su Reina..."²⁸.

Cavendish, nacido en 1560 y natural de Trimley St. Martin (Condado de Suffolk, Inglaterra), procedía de una familia acomodada y rica. Su juventud fue disipada y turbulenta; durante sus años mozos dispendió toda la fortuna heredada de sus progenitores, a raíz de lo cual decidió seguir su vocación marinera.

En 1586 Cavendish obtuvo una Patente de Corso y se lanzó a la aventura, zarpando de Plymouth con tres barcos bajo su mando, el 27 de junio del año citado y con la intención de dar la vuelta al mundo. Durante su periplo cometió muchas tropelías; después de contornear la costa occidental de Africa y arrasar e incendiar una aldea de negros en Sierra Leona, cruzó el Atlántico, reconoció el litoral del Brasil, prosiguiendo su navegación hasta la Patagonia en donde sostuvo un feroz combate con los indios, haciendo matar a muchísimos de ellos a guisa de entrenamiento. Salvó luego el estrecho de Magallanes, irrumpiendo en el Océano Pacífico al igual que su paisano Drake.

Habiendo efectuado un desembarco en Puerto Quinteros, bahía pequeña cercana a Valparaíso, fue atacado por tres compañías españolas de infantería que le mataron a doce de sus hombres haciéndole nueve prisioneros y ahorcándolos, antes de que consi-

guieran ponerse a salvo en sus naves como lo hizo el resto de sus compañeros.

La reacción de Cavendish fue inmediata: siguiendo hasta Arica, amagó a cañonazos el puerto siendo rechazado. Bombardeó e incendió Paita inútilmente, haciendo lo mismo con Guayaquil para vengarse de la derrota parcial sufrida ante los españoles.

Prolongando luego su navegación con rumbo a Nueva España (México) hizo algunas presas de consideración durante las singladuras, hasta que, después de un sangriento combate capturó al galeón procedente de Manila con un riquísimo cargamento a bordo. Una vez que hubo transbordado todos los tesoros y piezas de sedería que traía aquel buque y apresado a su piloto al que más tarde ahorcó, prendió fuego al barco para destruirlo.

Satisfecho de los resultados de su incursión Cavendish retornó a Inglaterra. Dio fondo en Plymouth el 8 de setiembre de 1588, luego de haber ingresado al puerto en forma espectacular y excéntrica: trocando el velamen por ricas sedas y brocados de altísimo valor, para hacer alarde del precioso botín arrebatado a los marinos españoles²⁹.

En 1591, esta vez con cinco buques bajo su mando, Cavendish efectuó el que sería su postrer viaje a América. Se apoderó de la Bahía de todos los Santos en Brasil, pero a la altura del Río de la Plata su escuadra fue abatida y dispersada por una furiosa tormenta. Reagrupados sus barcos más allá de Puerto del Hambre (Famine), por el estado en que se hallaban no logró culminar el pasaje del estrecho de Magallanes hasta el Pacífico. De este modo se vieron frustrados los esfuerzos españoles para destruir a la fuerza naval corsaria, pues el Virrey gobernante, D. García Hurtado de Mendoza, había preparado una escuadra bajo el mando del almirante D. Gerónimo Portugal, para que esperase y batiese a los temidos incursores apenas desembocaran en el Mar del Sur.

Sir Thomas Cavendish falleció en el paralelo 8° de latitud Sur cuando retornaba con sus naves a Inglaterra, habiendo firmado previamente su testamento. Fue sepultado en la mar el 20 de abril de 1592.

SIR JOHN HAWKINS

Este corsario inglés conocido también por los españoles como Juan Aquines, fue uno de los más notables opositores británicos que tuvo la Corona de España durante el siglo XVI. Más de 20 años permaneció al servicio de la Reina Isabel de Inglaterra, habiendo sido primitivamente negrero antes de hacerse corsario.

Su hijo, Richard Hawkins, trató también de seguir sus pasos amenazando incursionar en el litoral del Virreinato del Perú, más codiciado por el corso que ningún otro dados los anteriores y so-

nados éxitos de sus antecesores en esta cadena de correrías. Pero tuvo mala suerte al ser derrotado y apresado por D. Beltrán de Castro y de la Cueva quien, al mando de tres buques armados enviados por el Virrey D. García Hurtado de Mendoza, venció a los corsarios frente a la costa de Esmeraldas. Después de una larga carcelería fue liberado oficialmente y se le envió a su país natal gracias a la intervención directa de su aprehensor y por mediar la palabra de honor de éste, debido a haberla empeñado en tal sentido al rendírsele y someterse Richard Hawkins³⁰.

Mas, continuemos con su padre, John, el viejo corsario: en su mocedad viajó desde el Africa hasta Santo Domingo para vender en América las "piezas de ébano" que trajo como negrero. Acostumbraba a trocarlas por diversos productos regionales: oro, plata y perlas, imponiendo aquellos trueques "por la espada y otros medios" para obligar la forzosa aceptación de sus ofertas.

Durante su tercer viaje al Nuevo Continente, ya como corsario y habiéndole dado el mando del tercio menor de su escuadra a Drake, atacó junto con éste el puerto mexicano de Veracruz —como ya se ha visto anteriormente— siendo ampliamente derrotado por la armada española que arribó a esas aguas el día siguiente. Hawkins perdió muchos hombres en dicha acción así como parte de sus barcos, con excepción de dos que le sirvieron a él y a Drake para retornar a Europa.

Siempre al servicio de la Corona de Inglaterra, John Hawkins estuvo presente durante las batallas navales empeñadas a partir del 21 de julio de 1588 entre la llamada "Armada Invencible" de Felipe II y la Flota Británica, al igual que su paisano Drake que ya se había distinguido en Cádiz el año anterior. Gracias al valor y competencia de que hizo gala Hawkins, se le armó Caballero concediéndosele el grado de vice-almirante.

Posteriormente y durante el año de 1595, John Hawkins se unió a la expedición que preparaba Drake para venir a América. Este viaje sería el último para ambos. Su principal deseo era el de rescatar a su hijo, Richard Hawkins, quien como ya se ha visto había sido capturado por los españoles y se encontraba prisionero en Lima esperando sentencia.

Contando 63 años de edad John Hawkins murió durante una de las singladuras de aquella larga navegación, desgastado por una prematura vejez, mar afuera de Puerto Rico.

LAS CAUSAS DEL CORSO INGLES EN AMERICA

Como resulta imposible desligar ciertos hechos de otros para respetar la coherencia historiográfica, es necesario examinar brevemente los sucesos europeos que propiciaron el corso llevado hasta el Nuevo Continente. Ya se han visto las causas que po-

dríamos situar dentro de las pretensiones Hispano-Lusitanas al *Mare Clausum*, desconocidas por Inglaterra al propugnar el *Mare Liberum* por atribuir la "redonación" del Sumo Pontífice Alejandro VI a una simple fantasía del Obispo de Roma, negándole de plano el derecho a obsequiar aguas y tierras que nunca le pertenecieron.

Igualmente se ha citado el desafío inglés en tiempos de paz, cuando John Hawkins incursionó en América —no ya como negro sino en plan de corsario— abriendo para su nación las puertas de las Indias entre 1562-1563, amparado por la famosa frase "*There is no peace beyond the line*" y negando así abiertamente los derechos alegados por España y Portugal como legítimos, debido a su origen netamente apostólico emanado de un Papa que fue desconocido por la Reforma Protestante.

Allá por el año de 1588 el Rey de España Felipe II tenía pues diversas razones para atacar a Inglaterra: los corsarios de la Reina Isabel —apoyados por la Corona de Albión— habían desafiado la dominación española en América. Dichos navegantes, capturando a naves españolas que portaban tesoros procedentes del Nuevo Mundo y de África, enriquecieron enormemente con tales botines a las Reales Arcas Británicas, a costa de las riquezas hurtadas a la orgullosa España.

De otro lado, María Estuardo, Reina de Escocia y esperanza católica para la sucesión al trono de Inglaterra, había sido ejecutada trayendo por tierra con su muerte las posibilidades de derrotar a la Reforma Protestante.

Aquella sería pues una guerra santa, urdida inclusive por el Papa Sixto V que le había prometido ayuda financiera para su realización.

Así y a partir del 21 de julio de 1588, la poderosa fuerza naval española llamada "La Armada Invencible", comenzó a combatir al enemigo llevando su ataque hasta aguas inglesas. Constaba de 130 barcos y llevaba 30,493 hombres de los cuales 18,973 eran soldados³¹. Existía el antecedente de que en abril de 1577, Sir Francis Drake había efectuado un raid sorpresivo con 23 buques isabelinos sobre el puerto de Cádiz, destruyendo y capturando alrededor de 38 barcos españoles y haciendo algunas presas en las cercanías del Cabo San Vicente.

La estrategia naval de Felipe II tuvo que cambiar, y, como ya se ha dicho, buscar a mediados de 1588 un encuentro entre flotas llevando la ofensiva.

Los ingleses le opusieron alrededor de 197 barcos diversos, contándose entre ellos unos 34 de guerra. La Armada Española bajo el mando de D. Alonso Pérez de Guzmán, Duque de Medina Sidonia y hombre poco conocedor en materia naval, tenía, como

ya se ha expresado, unos 130 barcos de los cuales también sólo 50 eran realmente de batalla.

Las fuerzas navales inglesas actuaban comandadas por Lord Howard de Effingham. Una flotilla holandesa a órdenes del Conde Justino de Nassau, bloqueaba a las fuerzas de Alejandro Farnesio, Duque de Parma, quien antes había iniciado la invasión mediante desembarcos de su gente al norte.

Los encuentros entre ambas flotas se realizaron sucesivamente en las cercanías de Eddystone, el 21 de julio; Saint Albán, el 23 del mismo mes y en las afueras de la isla de Wight, el 25. La Armada Española se retiró hacia Calais, mientras que el Duque de Medina Sidonia —debido a los daños que acusaban sus buques— requirió la ayuda de Alejandro Farnesio. El Duque de Parma, por estar sometido al bloqueo impuesto por Justino de Nassau, no pudo acudir en auxilio del de Medina Sidonia.

A media noche del 28 de julio ocho buques españoles derivaron por averías y mal tiempo dentro de Calais, incendiándose totalmente. Habiendo cundido el nerviosismo entre aquellos marinos, muchos barcos picaron cadenas y comenzaron a derivar cerca de Gravelines. La Armada, en conjunto, reinició su navegación al norte e intentó barajar la costa oeste de Irlanda para retornar luego a España. Azotados por los vientos diversos buques se hundieron o resultaron varándose.

Aquello llegó a tener todas las características de un desastre. La Armada Española, acosada por los barcos ingleses y azotada por el mal tiempo perdió 63 naves en total. De ellas, solamente cuatro habían sido hundidas en combate.

Como consecuencia de aquella catástrofe que sufrió la Armada Española frente a las costas inglesas, el Poder Naval hispano quebró. Aquella especie de Guerra Santa cuya realización fuera urgida por el Papa Sixto V fracasó, perdiendo España más de la mitad de sus barcos y causando la apertura de las rutas ultramarinas a Inglaterra y Holanda. Puede afirmarse que, a partir de dicho suceso histórico, comenzó la hegemonía comercial inglesa.

Corsarios ingleses y holandeses; piratas, bucaneros y contrabandistas, ante océanos y mares que ya entrañaban menos peligro, menudearon en sus ataques contra el tráfico marítimo y se arriesgaron a perpetrar vandálicas incursiones sobre diversos puertos americanos sometidos al coloniaje español.

Fue así como aquella especie de Guerra Santa que hacía ya tiempo habíase incubado en Europa, extendióse también a América pero con modalidades mucho más restringidas. Casi todos los vándalos del mar que se atrevieron a dar lucha a la Corona de España no eran católicos. La circunstancia de profesar otros credos religiosos —o muchas veces ninguno— los hacía aparecer como herejes, ateos e inococlastas sacrílegos ante los ojos de los

españoles, sobre todo cuando sus tropelías no se detenían ni ante el robo de las iglesias, destrucción de los conventos, asesinatos y violaciones, saqueos e incendios en que eran pródigas sus esporádicas y terribles incursiones.

De allí que cuando tenían la mala fortuna de ser capturados vivos, los virreyes gobernantes los sometieran al Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición, a guisa de escarmiento brutal y para prevenir el cometimiento de venideras fechorías.

CORSARIOS Y PIRATAS ANTE LA SANTA INQUISICION

"Por real cédula expedida en Madrid el 7 de febrero de 1569 se estableció el Tribunal de la Inquisición, siendo Virrey Don Francisco de Toledo, y los primeros inquisidores el Dr. Don Andrés de Bustamante, quien antes de llegar a Lima falleció en Panamá, por lo que el Tribunal se instaló bajo la presidencia del licenciado Serván de Cerezuola, actuando como Fiscal el licenciado Alcedo, y como Secretario del secreto, don Eusebio de Arieca"³².

Antes y con varios años de anticipación, en 1548, 1560 y 1565, ya el Arzobispo Loayza había celebrado tres autos de fe públicos. Establecido el Tribunal, el primer auto de fe se efectuó el 15 de noviembre de 1573, en el que fue quemado vivo el francés Mateo Salade, acusado de hereje contumaz³³.

Ya se ha visto cómo el 29 de octubre de 1581 —durante el gobierno del Virrey del Perú, D. Martín Enríquez de Almansa— fueron juzgados y sentenciados los piratas ingleses Oxnem, Jervel y Butle, así como el marinero portugués López (cuyo verdadero apellido era Coronado), por judío.

Seis años más tarde, durante el Auto Público de Fe que llevara a cabo el Inquisidor y Juez Pesquisidor del Santo Tribunal, doctor Ruíz del Prado, fueron procesados y sentenciados a ser quemados vivos en la hoguera por luteranos, el marino inglés John Drake (primo del corsario británico Sir Francis Drake) y su compatriota Richard Ferrel. Para salvarse de muerte tan horrible, se vieron precisados a abjurar.

El 5 de abril de 1592 durante el fasto de Cuasimodo, fueron quemados vivos, por luteranos, tres tripulantes de la escuadra de Cavendish: Edward Tillit de 21 años, Henry Oxley de 26 y Walter Tillit, de 30 años.

A algunos de estos hombres se les aplicó tormento. Los principales suplicios regularmente estilados eran: el de la garrucha, el del potro y el del fuego. "Para el tormento de la *garrucha* o polea se colgaba un instrumento de este nombre en la techumbre, por el cual pasaba una gruesa sogá de cáñamo o esparto, de modo que pudiese correr. Cogían después al reo los ministros y deján-

dolo en paños menores le ponían los grillos, atábanle a los pies cien libras de hierro, y volviéndole los brazos a la espalda y asegurándolos con un cordel, le ataban la sogá por las muñecas. Teniéndolo en esta disposición le levantaban un estado de hombre [una vez su propia estatura] y en el interín le amonestaban los jueces secamente para que dijese la verdad. Se le daban, además, según eran los indicios y la gravedad del delito, hasta doce estrepadas, dejándole caer de golpe, pero de modo que ni los pies ni las pesas llegasen al suelo, a fin de que el cuerpo recibiese mayor sacudimiento.

En el tormento del *potro*, que llamaban también de agua y cordeles, estando el reo desnudo en la forma que se ha dicho, era tendido boca arriba sobre un caballete o banco de madera al cual le ataban los pies, las manos y la cabeza de modo que no se pudiese mover. Entonces le hacían tomar algunos litros de agua, echándosela poco a poco sobre una cinta que le introducían en la boca para que entrando con el agua en el gáznate le causase las ansias de un ahogado.

Para el tormento del *fuego* ponían al reo de pies desnudos en el cepo y bañándole las plantas con manteca de puerco, arribaban a ellos un brasero bien encendido. Cuando más se quejaba del dolor interponían una tabla entre sus pies y el brasero mandándole que declarase. Reputábase este tormento por el más cruel de todos.

La duración del tormento, por bula de Pablo III, no podía pasar de una hora y si bien en la Inquisición de Italia no solía llegar a ella, en la de España, que se ha gloriado de aventajar a todas en su celo por la fe, para más obsequiarla, se prolongaba el tormento a cinco cuartos de hora³⁴.

Consta aún —en la relación mural correspondiente al Tercer Auto de Fe, exhibida en el Museo de la Inquisición de Lima, año 1977— que al pirata John Butler (o Butle) se le dio tormento, condenándosele a galeras por 6 años el 29 de octubre de 1581. Posteriormente fue ahorcado por orden de los Alcaldes del Crimen, mientras se hallaba preso en la cárcel real (Ver nota 25 de este capítulo).

Puede también comprenderse la sarcástica actitud del siniestro pirata Jacques de Sore cuando, como ya se citó líneas arriba, procedió a degollar a 30 vecinos de la capital cubana en 1555, "por ser católicos".

Y entenderse el por qué del último y angustioso viaje hasta América del corsario inglés John Hawkins, uniéndose a las fuerzas de Drake con el fallido propósito de rescatar a su hijo, Richard Hawkins, prisionero de los españoles en Lima, como probable víctima de los torniceros oficiales de la Santa Inquisición.

Sobre todo si a la luz de la Historia sabemos hoy, a tenor de la estadística de Lima que publicara D. Manuel Atanasio Fuentes, quien señala "el número de autos de fe y el de sentenciados, como sigue: autos de fe públicos, 20; autos de fe privados, 29. En estos autos fueron quemados vivos, 59; en estatua, 18; en huesos, 9. Total: 86. Sentenciados a excomunión, confiscación de bienes, destierro, afrenta y azotes, 458. Total de condenados: 544"³⁵.

El Tribunal de la Inquisición tuvo en Lima dos períodos. El primero —y el más cruento— desde 1780 a 1813. El segundo comenzó el 21 de julio de 1814, prolongándose hasta los albores de la independencia pero sin mayor rigor en sus sentencias.

LA ESTRATEGIA NAVAL DE LOS VIRREYES

La dilatada extensión del Virreinato del Perú cuyas costas —durante el anterior Imperio del Tahuantinsuyo— se extendieron desde Ancasmayo por el norte hasta el río Maule por el sur, hacía sumamente difícil y costosa la medida de mantener una Marina Militar estable y entrenada para oponerla a las incursiones de corsarios y piratas. De otro lado en Europa, como teatro de operaciones militares continuas para las fuerzas españolas de mar y tierra, y muy especialmente durante el siglo XVI en que reinaron Carlos V y Felipe II, la lucha por la hegemonía europea, los conflictos religiosos, las agresiones turcas en el Mediterráneo, la invasión de los Estados Pontificios por el Duque de Alba y la independencia de los Países Bajos que concluyó en 1598 con el Tratado de Verbins, resultaron, entre otras muchas, fuentes inagotables de preocupación para la Corona Ibérica (puesto que ya Felipe II había conseguido la anexión de Portugal, siendo reconocido como soberano el 16 de abril de 1581 por las Cortes de Tomar).

Todas estas importantes preocupaciones contribuyeron a que no se comprendiese cabalmente en la península el problema naval que surgía ante los virreyes del Perú. Estos tenían la obligación de defender, organizadamente y por partida doble, tanto el extenso litoral que gobernaban como el tráfico marítimo portador de enormes caudales hacia España —vía Panamá— o las cargas que de regreso se recibían para las colonias sudamericanas. Las inmensas distancias por cubrir y proteger aquí, escasamente percibidas por el lente europeo acostumbrado a pequeñas extensiones, hizo que la ayuda y las medidas reclamadas desde América fueran suministradas a través de una inexacta y lejana visión de los hechos.

La corriente prevalente de opiniones en España fue, referida a este asunto específico, que la constitución de una armada permanente para proteger sus intereses coloniales en Sudamérica resultaba inútil por su falta de funcionalidad y eficacia. Al comienzo se limitó a aconsejar orden y prudencia a quienes manejarían fon-

dos y organizarían la parte tributaria correspondiente a la Corona. Más tarde, ante los continuos y alarmantes informes acerca de la amenaza marítima representada por la acción de corsarios y piratas así como de sus hechos delictuosos, no se pudo continuar con el secreto o la confidencia impartidos directamente y de persona a persona. Resultó entonces necesario encontrarle una solución al problema. Se consideró conveniente que los virreyes percibiesen el apoyo peninsular suministrado a través de dos océanos, para así poder inhibir o disuadir tanto al bandidaje marítimo, como al corso alentado de una manera encubierta o francamente, por los países foráneos que luchaban así contra las colonias españolas para minar las bases económicas de la metrópoli.

Como ya se ha visto, más puertos se abrieron para facilitar el intercambio comercial dentro del sistema cerrado imperante. En el Perú y siguiendo al Callao, Paita y Arica fueron los principales. Se dictaron medidas de seguridad y protección para las flotas que venían de España, incluyendo la obligación de que las naves mercantes llevaran cuando menos un cañón a bordo (aunque algunos maestros los estibaban en el fondo de las bodegas, para lastrar mejor al buque), organizándose también itinerarios regulares que fueron, más que útiles, contraproducentes desde que pregonaban de antemano las rutas y facilitaban el acecho.

Algunos auxilios económicos también llegaron a América para construir y armar barcos, pero en forma esporádica y en cantidad mucho más reducida que la requerida.

Por estas razones el rol de la marina de guerra durante la época colonial fue muy limitado. Su labor era bivalente: de patrullaje una vez y de escolta las más. Vigilancia del mar y las costas amenazadas cuando surgía una probabilidad de peligro; protección de convoyes al tener que transportar caudales. En los intervalos, pocos fueron los virreyes que mantuvieron algunos barcos listos y armados. La gran mayoría se contrajo a preparar y artillar buques cuando lo requerían las circunstancias, y una vez terminada la misión o pasado el peligro, se licenciaba a las tripulaciones luego de dismantelar a los barcos en forma parcial. Muchos materiales se perdieron así, ya por las substracciones, ya debido a la acción destructiva del tiempo o el clima.

Los virreyes, en general, confiaban en oponerse a los ataques piratescos y a los desembarcos hostiles de tres maneras:

- 1ª—Fortificando los puertos más amenazados.
- 2ª—Acudiendo con tropas y caballería para rechazarlos.
- 3ª—Procurando mantener algunas naves —listas o cercanamente preparadas— para la defensa.

En lo que se refería a la fortificación de puertos, ella no representaba en sí mayor obstáculo que el económico. Fuera de las

ayudas que para cubrir tal renglón se recibieron de la Península en forma irregular y esporádica, en el Perú ya se habían fundido cañones desde la primera mitad del siglo XVI. Recordemos cómo Vaca de Castro —en carta dirigida al Emperador durante el mes de noviembre de 1542— ya se pronunciaba sobre su manufactura y calidad, citando al artífice, Pedro de Candia, así como que los cañones fundidos por él conformaron una artillería que durante la batalla de Chupas, “era tan buena como en Milán”³⁶.

Si por dicho testimonio se sabe que las culebrinas de aquella acción disparaban pelotería de fuego y “echaban de batería casi una naranja”, de otro lado se conoce también la magnífica pólvora obtenida por Jorge Griego, ensayada en los campos de Jaquijaguana por La Gasca contra Gonzalo Pizarro, con tan inusitados y largos alcances como para provocar su rendición antes de empeñar combate³⁷.

La principal dificultad que existía —sujeta directamente y limitada también por el factor económico— para fortificar puertos, estribaba más bien en prever cual de ellos estaría amagado por los ataques de corsarios y piratas; sobre todo si éstos no desembarcaban directamente en “la boca del lobo” ni disparaban su artillería de manera franca, ejecutando sus acciones indirectamente, en sitios accesibles y más o menos cercanos, para hacer llegar sus correrías por tierra y efectuar sus depredaciones, incendios y saqueos, antes de retirarse al amparo de sus naves. Pero cuando la amenaza se cernía de manera indudable sobre lugares próximos al acantonamiento de fuerzas militares, de inmediato se despachaban escuadrones de caballería y tropas de infantería para batir a los incursores en el terreno mismo del desembarco. Pocas veces llegaban con prontitud; las más, con tardanza.

En lo pertinente al empleo de barcos artillados para ofender a las naves atacantes, las ideas virreinales variaron con los gobernantes y el tiempo. Para proteger a los convoyes se pensó inicialmente en adquirir naves ya construidas y aparejadas para la navegación oceánica, habilitándolas después como buques armados capaces de resguardar a los mercantes que transportaban caudales. Virreyes hubo que posteriormente decidieron encargar su construcción a astilleros españoles, con técnica y práctica reconocidas.

Las razones principales que aconsejaron dicho proceder se hallaban directamente relacionadas tanto a la calidad de los materiales empleados como a sus costos; la madera, la clavazón, el valor de las jarcias así como el calafateo de tracas en el casco y rumbos en las cubiertas, resultaban más baratas en la Península que en el Nuevo Continente por obvias razones. Fuera de ello, y dada la experiencia de los astilleros españoles, los defectos que luego podían ser objetados por los peritos inspectores eran pocos si se les comparaba con los que generalmente presentaban los barcos

construidos en Guayaquil, puerto que contando con las facilidades para hacerlo, estaba también incurso en la zona de peligro que podía ser atacada —como sucedió— por corsarios y piratas que retrasaban o destruían el trabajo comenzado, causando demoras, ingentes pérdidas económicas y el consiguiente aumento de precios.

De otro lado, la tardanza de los astilleros españoles en cumplir los contratos era manifiesta. El reclutamiento y paga de las dotaciones que conducirían los barcos hasta América, muy onerosos. Lo azaroso del prolongado viaje, los peligros de la navegación y los riesgos del mal tiempo, considerables, aparte de que no existían seguras garantías de que los fondos remitidos a la Península para construir naves se destinasen íntegramente a tal objeto, puesto que hubo ocasiones en las que las autoridades fiscales panameñas o la Corona misma desviaron sus fines para amortizar, diferir pagos o saldar deudas que les resultaban apremiantes.

Sopesando debidamente las ventajas y desventajas de uno y otro sistema, esto sería el de construir buques en astilleros del hemisferio sudamericano o en gradas españolas, la opinión peninsular —teniendo en cuenta las múltiples facetas que aquí sintetizamos dentro del propósito general y panorámico de este capítulo— se orientó, ya pasado el siglo XVI y comenzando el siguiente, hacia la supresión de encargos virreinales molestos en materia naval: la Junta de Guerra de Indias recomendó al Virrey del Perú, mediante una Cédula fechada el 7 de febrero de 1636, que se dispusiese a construir barcos de guerra en astilleros peruanos. Se le prometía enviar clavazones y pernería, cadenas y anclas así como otros aditamentos metálicos necesarios, con el objeto de aliviar los gastos generales y contribuir a mejorar la calidad de las naves³⁸.

Notas al Capítulo III

1. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*. Buenos Aires, 1950. T. I, p. 24.
2. SUAREZ, Gerardo... *Marina, Milicias y Ejército de la Colonia*. Caracas, 1971, p. 7.
3. VEITIA LINAGE, Joseph... *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires 1945, p. 509.
4. PULIDO RUBIO, José... *El Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla*. Sevilla, 1950, p. 771.
5. Ibídem, p. 768.— Vide: A. de I. Contaduría. *Memorias y Relaciones de los salarios asignados a los ministros de la Casa de Contratación de Sevilla*, sig. 410.
6. ESCRICHE, Joaquín... *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia*. París, 1888, p. 517. Voz: Corsario.
7. SUAREZ, Gerardo... Op. cit., p. 11.
8. Ibídem, p. 13.
9. RAMOS PEREZ, Demetrio... *Historia de la Colonización Española en América*. Madrid, 1947. pp. 229-240.
10. ABREU Y BERTODANO... Cádiz, 1746. *Tratado Jurídico-Político sobre pressas de mar y calidad que deben concurrir para hacerse legítimamente Corso*.
11. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis... *El Corso Marítimo*. Madrid, 1950, p. 70.
12. SUAREZ, Gerardo... Op. cit., p. 22.
13. SALCEDO BASTARDO, José Luis... *Historia Fundamental de Venezuela*. Caracas, 1972, p. 47.
14. Ibídem, p. 73.— Vide: SOLORZANO Y PEREYRA, JUAN DE... *Política Indiana*. Madrid, 1648. T. I, p. 104.

15. RAMEAU DE ARMAS, Antonio... *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*. Sevilla, 1947, p. XVI.
16. VEITIA LINAGE, Joseph... Op. cit. Lib. II, cap. IX, p. 145.— Vide: PULIDO RUBIO, José... *El Piloto Mayor de Sevilla*, 1950. pp. 70-72.
17. PEREYRA, Carlos... *Breve Historia de América*. México, D.F. 1958, p. 225.
18. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Historia Marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*. Lima, 1973. T. IV, p. 29.
19. PEREYRA, Carlos... Op. cit., ibídem.
20. RANDIER, Jean... *Men and ships around Cape Horn*. Londres, 1969, p. 42, tr. *Hommes et Navires au Cap Horn*. París, 1966. Lib. Hachette.
21. PEREYRA, Carlos... Op. cit., p. 226.
22. RANDIER, Jean... Op. cit., ibídem.
23. Ibídem, pp. 42-43.
24. Ibídem, loc. cit.
25. TRIBUNAL DEL SANTO OFICIO DE LA INQUISICION... *Tercer Auto de Fe*, 29 octubre de 1581. Museo de la Inquisición, Lima.— Asistió el Virrey Enriquez, la Audiencia, el Cabildo y todo el pueblo. Los Inquisidores fueron: D. Serván de Cerezuola y D. Antonio Gutiérrez de Ulloa. JOAN OXNEM (así aparece escrito).— Le fueron confiscados todos sus bienes; se le dio *carcel perpetua irremisible* en las galeras de S.M., a remo y sin sueldo.
JHOAN BUTLAR (así aparece escrito).— Se le dio *tormento*, condenándosele a galeras por 6 años. Estando preso en la cárcel real, fue *ahorcado* por sentencia de los Alcaldes del Crimen.
THOMAS XERVEL (así aparece escrito).— Se le dieron 10 años de *cárcel en galeras*. Estando en la cárcel real, fue *ahorcado* por sentencia de los Alcaldes del Crimen.
N.B.—Al marinero portugués, MANUEL LOPEZ —quien también resultó sentenciado en el mismo Auto de Fe por judío— se le dio *cadena perpetua* y diversas penitencias de carácter religioso que debía cumplir por vida. Que se le llamara Manuel López, el cual era su verdadero nombre, y no, Luis Coronado, como se hacía llamar.
26. RANDIER, Jean... Op. cit., p. 44.
27. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú*. Lima, 1939, p. 49.— Vide: (1), nota al calce.
28. LLOYD, Christopher... *Drake, Corsario y Almirante*. Madrid, 1958. Cap. V., pp. 77-80.— Vide: DEL BUSTO, José... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1973. T. III, vol. 2.
29. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969, T. II, p. 30.
30. Ibídem, p. 38.
31. COMPTON, F/E... *Compton's Encyclopedia*. Chicago-Toronto, 1963, V. I, p. 566.
32. AYARZA, Víctor... *Reseña Histórica del Senado del Perú*. Lima, 1921, p. 10.

33. Ibídem, pp. 10-11.
34. Ibídem, pp. 11-12.
35. Ibídem, pp. 13-14.
36. JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos... *Cartas de Indias*. Madrid, 1877, pp.443 y sgts.
37. EJERCITO ESPAÑOL, ESTADO MAYOR CENTRAL... *Acción de España en el Perú (1509-1554)*. Madrid, 1949, pp. 385-386.
38. Cédula del 1º de abril, 1636. Archivo General de Indias. Lima, 572, fols. 135 v-137.

Capítulo IV

El acontecer Naval Peruano y los quehaceres Virreinales al comenzar el reinado de los Austrias, en España

A MANERA DE PREAMBULO

El reinado de los Austrias se inició en España con Carlos I (1517-1556), terminando en 1713 cuando Felipe V —perteneciente a la Casa de Borbón— fue reconocido como Rey de España y de sus colonias americanas, a raíz de la Paz de Utrecht y durante la guerra de sucesión española.

Veinticinco virreyes gobernaron el Perú durante el lapso habido entre 1543 (nombramiento de Núñez Vela) y 1701, año en el que se entronizó la Dinastía Borbónica en España con el Rey Felipe V. Sobre el acontecer naval peruano y la obra virreinal es que nos ocuparemos en la mayor parte del presente capítulo, examinándolos de manera sucinta y dentro de las limitaciones impuestas.

Antes pues de abordar el tema principal, y siempre respetando la continuidad historiográfica así como la coherencia narrativa, debemos retrotraer nuestro empeño hasta los tiempos inmediatos a la toma de la armada por La Gasca, quien, contando ya con el Poder Naval, venció fácilmente a las huestes de Gonzalo Pizarro e inició de esta suerte la pacificación que habíale encargado el emperador Carlos V, precursor del reinado de los Austrias en España.

Porque antes de que se constituyera en la Ciudad de los Reyes el reemplazante de Núñez Vela (muerto en Iñaquito el 18 de enero de 1546) y se produjera el arribo del nuevo Virrey, D. Antonio de Mendoza en 1551, el Perú estuvo gobernado también por el rebelde Gonzalo Pizarro, La Gasca y la Real Audiencia. Aparte de ello, la efímera actuación del de Mendoza por haber fallecido al año de llegar a Lima, hizo que el poder retornara nuevamente

a la audiencia y que ésta tuviese que enfrentar el alzamiento de Girón hasta que iniciara su gobierno el tercero de los virreyes, D. Andrés Hurtado de Mendoza, nombrado como tal en 1556 por el emperador Carlos V.

Ese conglomerado de acontecimientos —ocurrido en sólo 10 años— merece un ordenamiento obligado dentro del acaecer histórico.

MANDATO DE LA GASCA; ZARPA SU FLOTA A ESPAÑA

Ejecutado el rebelde Gonzalo Pizarro y sus principales luego de la batalla de Jaquijahuana, tres meses más tarde se retiró el Presidente La Gasca a Huainarima (lugar situado a unas tres leguas del puente de Abancay), para recapacitar y meditar acerca de los repartimientos y mercedes que debía otorgar a quienes habían servido a la causa del Rey, fuese en los ejércitos de tierra o a bordo de los barcos que integraron su armada. Lo hizo en unión de su secretario, D. Pedro López Cazalla, y del nuevo arzobispo, Fray Gerónimo de Loayza.

Finalmente se trasladó a Lima: "...Hay poca tela para tanto trabajo", fueron sus proféticas palabras.

Como La Gasca pensó hubo a la larga muchos descontentos y pocos se juzgaron bien pagados. Se dolían especialmente los antiguos leales, aquellos que siempre habían sido realistas, porque también resultaron beneficiados —y hasta con prodigalidad— quienes debido a las circunstancias, luego de traicionar a su caudillo Pizarro, habíanse pasado al campo de La Gasca cambiando de bandera. Muchísimos de aquellos disconformes resultaron poniendo sus esperanzas en un nuevo y presunto rebelde: Francisco Hernández de Girón.

"El presidente —apuntó Mendiburu— conociendo por experiencia el peligro que corría en medio de tantos soldados insolentes que le siguieron desde el Cuzco, y le asediaban en Lima en busca de recompensas; cuando distribuyó todo lo demás que aún había vacante y por muerte de varios capitanes, determinó reservar sus provisiones para que después de ausentarse tuvieran publicidad y efecto. Las puso en pliego cerrado en poder del secretario de la audiencia, para que a los ocho días de su partida se hiciese por el arzobispo la publicación y entrega".

Durante cerca de tres años que duró la autoridad de La Gasca en su calidad de Presidente de la Real Audiencia de Lima, dedicóse plenamente a organizar la administración colonial. Habiendo tenido la precaución —antes de partir de España hacia el Perú— de obtener poderes especialísimos del monarca, casi iguales a los que

ostentaba el soberano, procuró conciliar intereses tan opuestos como los que existían entre españoles e indígenas, consiguiendo su objetivo en forma realmente satisfactoria.

Mientras tanto la insistencia de Hernández de Girón persistió en forma continua, siempre reclamando mayores compensaciones para él y sus partidarios que iban en aumento. Con la idea de calmar su peligrosidad La Gasca le confió una expedición a la selva, territorio llamado de los "chunchos". Algunas ejecuciones y destierros hubo que realizar entre sus más acérrimos partidarios, pero el hecho de permitirle a Hernández de Girón que enganchara bajo sus banderas a quienes quisieron seguirle, constituyó una desacertada medida de La Gasca. Con ella, y por alejar o retardar el peligro de otra sublevación, púsole al mando de una considerable fuerza armada integrada casi totalmente por descontentos, contribuyendo indirectamente a mantener viva la semilla de nuevas revueltas.

Teniendo disperso al ejército por el peligro que en sí entrañaba mantenerlo reunido, envió como emisarios a todas las regiones accesibles del país a diversos hombres de su confianza. "Los comisionados que envió a todo el territorio, le hicieron conocer en forma auténtica las necesidades locales y de las comunidades indígenas, estableciendo el régimen de los *Corregimientos*. Creó así una tasa uniforme de tributación indiana, suave y simple, más en armonía con la producción colectiva de cada región. Reformó la administración comunal. I decretó medidas adecuadas al manejo de los fondos reales, a tal punto que, a su vuelta a España, llevó más de un millon y medio de ducados.

Su administración halagó ampliamente al país. Lo prueba el hecho de los presentes regios que le llevaron, tanto indios como españoles, agradecidos a su función limpia y honorable. Presentes que rechazó, uniformemente con estas palabras: "Mi Rei me autorizó para dar, no para recibir"².

Las principales obras de La Gasca fueron, aparte de las reformas administrativas arriba citadas la fundación de la ciudad de La Paz, el 20 de octubre de 1548, la de restablecer la Real Audiencia el 13 de mayo de 1549 con los Oidores D. Andrés Cianca, Bravo de Saravia, Santillán y Maldonado y la de hacer construir el puente de Huarpa en Ayacucho e inaugurar el Juzgado de Bienes de Difuntos.

El 27 de enero de 1550 zarpó La Gasca del Callao en un navío³, llevando con él al licenciado D. Diego de Cepeda que iba bajo proceso a España, y al que, por sus antecedentes, resultaba peligroso dejar en el Perú.

El barco hizo escalas en Trujillo y Paita para seguir recaudando tributos reales, y luego de renovar su aguada en la Isla

del Gallo, arribó a Panamá el 11 de marzo después de un mes y medio de navegación. Habiendo pagado en el Perú alrededor de 900,000 pesos de oro para cubrir los gastos de guerra, llevaba todavía a España algo más de 1,500.000 ducados de oro⁴, esto sería decir: una cantidad que superaba al millón y cuarto de pesos de oro en su totalidad. Calvete afirma que era más de 1,500.000 pesos oro⁵. Habiendo pasado La Gasca a Nombre de Dios —al otro lado del istmo panameño— tuvo aún que dictar urgentes medidas contra los hermanos Hernando y Pedro de Contreras. Estos, no pudiendo robar los tesoros que portaba por llegar a destiempo, saquearon la casa del Tesorero Real, Martín Ruiz de Marchena, robándose cuatrocientos mil pesos en plata. Rehecho éste y con la ayuda del gobernador Sancho Clavijo al mando de la tropa que alistó La Gasca, rescataron el dinero robado e hicieron huir a los Contreras que perecieron después miserablemente, habiéndosele ahorcado a uno de ellos.

El Presidente, una vez pacificada la tierra como le había sido encomendado por su soberano, armó una flota de dieciséis buques y zarpó rumbo a sanlúcar de Barrameda como destino final el 24 de mayo de 1550. La armada de escolta estaba compuesta de ocho naos y una carabela que llevaba la artillería y pólvora que había hecho llevar oportunamente del Perú. Custodiaban a "otros siete navíos bien aderezados de armas, gente y vituallas" que navegarían en conserva. Los barcos de guerra llevaban a su bordo todo el oro y la plata del Emperador. Se sabe que el nombre de los principales era la *Farfana*, la *Portuguesa* y la *Magdalena*, naos estas que estaban bajo el mando de los capitanes Arias de Acevedo, Juan de Guzmán y Lope Martín, respectivamente⁶.

Durante el viaje tuvieron, a seiscientas leguas de la Bermuda y en las cercanías de la isla del Cuervo que era de Portugal, noticias acerca de que dos naves españolas que habiendo zarpado de Santo Domingo y Puerto Rico, fueron abordadas por ingleses y capturadas en aguas de Catano⁷. Sus dotaciones —que alcanzaban a 30 hombres, en total— fueron echadas en la isla y hacía ocho días que se habían ido con la armada del Rey de Portugal, que navegaba por dichos parajes "en busca de tres naos que faltaban, de cuatro que habían ido á la Especería"⁸.

Los informantes de La Gasca añadieron también que "...el Capitán del navío de ingleses era un judío portugués que se huiera de Portugal".

"Era ya último de Agosto cuando descubrieron ocho navíos, los dos de velas cairas, y el uno muy grueso, y los cinco de velas latinas. Y así navegaron toda la noche con muy gran concierto, hasta que al amanecer, que era primero de Setiembre, vieron junto á la armada por proa la nao gruesa, que era de seiscientos o

setecientos toneles, la cual tenía más de cuatrocientos hombres, y como puesta de través aguardaba la armada, y con ellos los dos navíos bretones de velas cairas y cinco carabelas¹⁹.

Aquella armada era felizmente la del Rey de Portugal, habiendo La Gasca intercambiado saludos de cañón de acuerdo a la usanza naval. Tuvo también comunicación personal con el jefe portugués que la comandaba, recabando algunas noticias que podrían resultarle de utilidad. Finalmente se separaron y cada fuerza siguió viaje hacia su correspondiente destino.

Tras una larga navegación y sin mayores vicisitudes, La Gasca arribó con su armada a Sanlúcar de Barrameda el 20 de setiembre de 1550. Allí se enteró de que el real tesoro y los caudales de particulares —embarcados en la nao de Juan de Nápoles y a cargo del tesorero Juan Gómez de Anaya— cuyo paradero le había preocupado muchísimo durante la travesía, estaban a buen recaudo. En efecto, la mencionada nave que hallábase rezagada del grueso y cargada con todo el oro más quinientas barras de plata, por haberle faltado el gobierno se vio forzada a arribar al puerto más cercano azotada por el mal tiempo; permaneció así en las islas Comogre, dentro del golfo de Acla, luego de descargar el oro y la plata “que para el Emperador y particulares venía, y que ninguna cosa se había perdido ni peligrado persona alguna, y habían de venir fragatas del Nombre de Dios para llevar a buen recaudo todo aquel oro y plata”¹⁰.

Una vez en España el Emperador, reconociendo los grandes servicios que acababa de prestarle La Gasca, le recompensó con el Obispado de Palencia, haciéndole gracias como la de añadir a su escudo de armas nueve banderas y el lema: “Carolo V restitutio Perú Regnis Tyranorum spolia”. Durante el reinado de Felipe II se trasladó a Sigüenza (1561), muriendo allí el 10 de noviembre de 1567.

Los restos mortales del licenciado D. Pedro de La Gasca, hombre de extraordinarias luces, probada lealtad y modelo de gobernantes, reposan en la iglesia de Santa María Magdalena, en Valladolid, fundada y hecha construir por él. En vida mandó hacer en dicho templo su sepultura así como una bóveda para su hermano, D. Diego Gasca y sus descendientes.

NORMALIZACION DEL GOBIERNO: VIRREYES DURANTE LOS AUSTRIAS

El segundo Virrey del Perú —quien acababa de ejercer el mismo cargo en Méjico— fue el noble granadino, D. Antonio de Mendoza, Marqués de Mondéjar. Antes de ocuparnos de su ejercicio como gobernante del Perú, examinaremos la relación nominal de quienes desempeñaron tan alta función durante el reinado



Ellic do
gasca

El Presidente La Gasca

de la Dinastía Austriaca (Habsburgo) en España, y teniendo en cuenta tanto el año de sus nombramientos como los retrasos y vicisitudes que muchas veces hubo entre reemplazos, consignaremos tan sólo la fecha inicial de cada gobierno en forma panorámica, para fijar más adelante y en cada caso particular, la duración de sus respectivos períodos. La comenzaremos desde el primer nombramiento oficial:

- 1º—D. Blasco Núñez Vela (1543).
- 2º—D. Antonio de Mendoza (1551).
- 3º—D. Andrés Hurtado de Mendoza (1556).
- 4º—D. Diego López de Zúñiga y Velasco (1561).
- Interino:* D. Lope García de Castro (1564).
- 5º—D. Francisco de Toledo (1569).
- 6º—D. Martín Enriquez de Almansa (1581).
- 7º—D. Fernando Torres de Portugal (1586).
- 8º—D. García Hurtado de Mendoza (1590).
- 9º—D. Luis de Velasco (1596).
- 10º—D. Gaspar de Zúñiga Azevedo y Fonseca (1604).
- 11º—D. Juan de Mendoza y Luna (1607).
- 12º—D. Francisco de Borja y Aragón (1615).
- 13º—D. Diego Fernández de Córdoba (1622).
- 14º—D. Luis Jerónimo Fernández de Cabrera Bobadilla (1629).
- 15º—D. Pedro de Toledo y Leyva (1639).
- 16º—D. García Sarmiento de Sotomayor (1648).
- 17º—D. Luis Enriquez de Guzman (1655).
- 18º—D. Diego Benavides y de la Cueva (1661).
- 19º—D. Pedro Fernández de Castro (1667).
- 20º—D. Baltasar de la Cueva Enriquez de Saavedra (1674).
- 21º—D. Melchor de Liñán y Cisneros (1678).
- 22º—D. Melchor de Navarra y Rocafull (1681).
- 23º—D. Melchor Portocarrero y Laso de la Vega (1690).
- 24º—D. Manuel Oms de Santa Pau (1705).

Harto difícil resulta, en los tiempos actuales, rastrear la historia y los hechos de los trece primeros virreyes que gobernaron el Perú a raíz de su conquista por Pizarro. Sobre todo —y en nuestro caso— en lo que a temas relacionados con el mar o asuntos navales se refiere, siendo de lamentar que la carencia de *Relaciones de Gobierno* en nuestro medio conformen tal obstáculo. "Muy sensible es que los incendios, saqueos y desórdenes de los archivos públicos hayan hecho desaparecer las copias de algunas *Relaciones* que no pueden obtenerse hoy sino ocurriendo a las bibliotecas ó archivos de Madrid —apuntaba Fuentes— y que espero recibir dentro de poco tiempo para completar la colección que hoy se dá á luz"¹¹.

Tampoco existen en Lima *Relaciones de Gobierno* de la Real Audiencia, que tuvo cuatro períodos gubernativos durante otros tantos intervalos en la Epoca Colonial.

"A la destitución de estos respetables monumentos habrá contribuido sin duda —apuntó D. Ambrosio Cerdán en su *disertación*, que publicó en el *Mercurio Peruano* el 3 de abril de 1794— no solamente el ocursio de circunstancias que impidieron entónces la entrevista de los Jefes primitivos, por su ausencia ó fallecimiento anteriores, sino también la falta de tal obligación que llenar por no estarles impuesta determinadamente hasta el año de 1620 en que se expidió en San Lorenzo á 22 de Agosto la Real Cédula de que se formaron las leyes 23 y 24, tit. 3º lib. 3º de la Recopilación Indiana"¹².

Como se sabe la mencionada cédula impuso la obligatoriedad de que los virreyes cesantes hicieran *Relaciones del Estado del Gobierno* a sus sucesores, al ser reemplazados por éstos o entregar temporalmente el cargo a la Real Audiencia.

EL 2º VIRREY:
D. ANTONIO DE MENDOZA

Al partir La Gasca hacia España resignó la presidencia de la Real Audiencia de Lima en el Oidor D. Andrés Cianca; los demás miembros del gobierno que aquella comenzó a ejercer eran los Oidores Bravo de Saravia, Santillán y Maldonado.

D. Antonio de Mendoza, noble granadino hijo segundo del Marqués de Mondéjar y Conde de Tendilla, con Grandeza de España, acababa de ser Virrey de Méjico cuando el Emperador, teniendo en cuenta su notable labor, le nombró Virrey del Perú el 26 de setiembre de 1550. Dicha noticia llególe a La Gasca en Panamá durante su viaje a la península, y le halagó mucho recibirla puesto que el de Mendoza —cuatro años antes, en 1546 y cuando La Gasca detúvose en Panamá de paso para el Perú— había procurado prestarle al clérigo toda la ayuda que éste le solicitó por escrito, como la de alistar galeones, no permitir que sacasen armas ni caballos para incrementar las fuerzas de Gonzalo Pizarro y preparar "un auxilio de tropas para que, al primer aviso, viniese al Istmo al mando de su hijo D. Francisco"¹³.

Mendoza rápidamente tuvo 600 soldados provistos de todo lo necesario, dejando posteriormente sin efecto la medida, al ser advertido nuevamente por La Gasca sobre la anulación de su pedido.

Pese a que Mendoza frisaba los sesenta años, hallábase agobiado por un continuo desempeño de la autoridad y su salud resultaba precaria. Ya en Méjico había dado muestras de su preocupación en materia de defensa de puertos y descubrimiento por

mar de nuevas tierras, al dar comienzo a la construcción del muelle en San Juan de Ulúa de Veracruz, fortaleza aquella que posteriormente, en 1568, fuera atacada por los corsarios ingleses John Hawkins y Francis Drake, sufriendo una tremenda derrota frente a la armada española; de otro lado, Mendoza había enviado a Juan Rodríguez Cabrillo con dos navíos para que descubriese nuevas tierras por la costa del Mar del Sur, encargando asimismo a Rui López Villalobos otra expedición a las islas del Poniente¹⁴.

Precedido de estos y otros magníficos antecedentes como gobernante justo, recto y de gran madurez, D. Antonio de Mendoza emprendió viaje al Perú embarcándose en Acapulco y arribando a Paita en 1551. "Hizo su entrada en Lima en 23 de setiembre de dicho año —dice Mendiburu— negándose a admitir la ceremonia del palio. [El Palentino dice que fue el sábado 12 de dicho mes]. Disfrutó de 24 mil ducados de sueldo, y su tratamiento fué el de Ilustrísimo Señor, pues el de Excelencia aún no le tenían los virreyes. Envió inmediatamente al Rey 250 mil ducados que encontró disponibles en la Tesorería"¹⁵.

El nuevo Virrey inició su gobierno en un territorio intranquilo y efervescente, que amenazaba con nuevas sublevaciones ahijadas por la desmedida ambición de los militares españoles. Su descontento se debía al afán de riquezas y a la insaciable sed de oro que, habiendo tropezado con el otorgamiento de mercedes y dineros hecho por La Gasca —y puesto en sobre cerrado, con instrucciones precisas de sacarlo a luz ocho días después de su partida— todos ellos juzgaban corto, pobre e inaparente para premiar tanto a leales como a felones. En efecto, si bien algunos habíanse conservado fieles a su Rey todo el tiempo, otros muchos traicionaron a su caudillo Gonzalo Pizarro, cambiaron de bandera y se pasaron a las huestes del Pacificador.

Mas, si la tierra que iba a gobernar se hallaba alborotada, el mar que bañaba sus dominios encontrábase quieto y desprovisto de asechanzas piratescas. De consiguiente D. Antonio de Mendoza dedicóse a poner su máximo empeño en implantar orden y atender los asuntos de interés público, desentendiéndose de los problemas de índole marítima o naval puesto que La Gasca, al zarpar para España en un sólo navío y resignar su gobierno en la Real Audiencia de los Reyes, había dejado una armada capaz de habilitarse en caso de requerirlo las circunstancias.

Efectivamente, desde que La Gasca arrebató el Poder Naval a Gonzalo Pizarro ganándose sabiamente a Hinojosa y sus capitanes, las gentes que ya no tenían trastornos inmediatos en este Mar del Sur, dieron en llamarle Pacífico por la ausencia de peligros en las aguas aledañas al litoral de este Virreinato. En documentos náuticos de la época se le designa como "Mar Pacífico"¹⁶.

En cartas de navegación posteriores del siglo XVII los cartógrafos le siguen dando el nombre de "Mare Pacificum", dentro de la extensión del océano que ya reconocen como tal y denominan "Oceanus Peruvianus"¹⁷.

En fuentes posteriores pero del mismo siglo XVII, puede leerse en una de las Memorias de los Virreyes del Perú su versión oficial acerca del nombre "Pacífico", contrapuesta a la creencia común de que tal denominación se le otorgó debido a la quietud de sus plácidas aguas y relativa ausencia de malos tiempos; se anota aquí a manera de curiosidad histórica: "La situación de este Reyno en los últimos ángulos del mundo cerrado con dos puertas que se tuvieron por impenetrables, la del estrecho por su larga y peligrosa navegación, y la de tierra por los inaccesibles y no conocidos caminos de tierra firme, *dieron a este mar el nombre de pacífico*, (sic) y el comercio la confianza de navegar sin prevención de armas, como quien no recelaba ninguna hostilidad"¹⁸.

Tanto por las razones arriba citadas como por su precaria salud, la preocupación naval del Virrey D. Antonio de Mendoza puede decirse que no existió. En los últimos días de su cortísimo gobierno —que alcanzó 10 meses apenas— la Real Audiencia tuvo que encargarse del manejo de la cosa pública.

Sin embargo y apartándose del punto de vista naval, el de Mendoza logró cumplir algunos objetivos dignos de mención: abrió las contribuciones voluntarias de pobres y ricos para construir la futura universidad de Lima que, autorizada ya por Real cédula, llegó finalmente a lograrse gracias a las tesoneras gestiones del obispo de ese entonces, Fray Tomás de San Martín; comisionó a su hijo, D. Francisco de Mendoza, para que visitando Cuzco, Arequipa, Potosí y Chucuito, le presentase una relación minuciosa sobre la condición general del aborigen en dichas zonas; nombró al cronista Juan de Betanzos para escribir una historia del incario, recogiendo datos de los viejos sobrevivientes.

El historiador José M. Valega apuntó que: "En el orden policial, Mendoza trató de impedir los duelos, tan frecuentes entonces, mediante severas penas a los duelistas y sus padrinos. Creó la guardia de alabarderos i dictó ordenanzas municipales"¹⁹.

Mendiburu añadió acerca de la labor del Virrey Mendoza, que durante su mandato se estableció la Orden de San Agustín, se creó el obispado de Chuquisaca siendo el primer obispo Fray Tomás de San Martín, se erigió el convento franciscano en Huamanga y se iniciaron medidas para establecer arreglos en los bienes de comunidades de indios, a fin de socorrerlos²⁰.

Entre las fuentes supletorias a las que se ha recurrido para sintetizar hechos ocurridos durante el breve lapso en que gobernó el de Mendoza, puede mencionarse también la cédula emitida por el príncipe Felipe en Madrid, fechada el 19 de noviembre

de 1551, disponiendo que todos los solteros que tuviesen indias en sus encomiendas, deberían contraer matrimonio y establecer a la mujer para que cuidase la casa. Esto debía cumplirse dentro de un plazo de tres años so pena de perder sus indias. El documento iba dirigido al Presidente y Oidores de la Audiencia del Perú, refrendado por el secretario, Francisco de Ledesma²¹.

Más tarde, en 1556, se prorrogaría el plazo por dos años debido a otras razones que surgieron para hacerlo y que examinaremos en su momento.

También se ha verificado la existencia de otro documento manuscrito que se trae a colación por referirse a un hombre de mar: se trata de una declaración de D. Diego Alvarez de Cueto —quien fue General de la Armada del Virrey Núñez Vela— que en el juicio seguido por los herederos de este último y de su hermano, Vela Núñez, como representante de los mismos “en sus reclamaciones por haciendas y otras propiedades que les robaron Gonzalo Pizarro y sus seguidores, y por las pérdidas sufridas subsecuentemente a sus muertes, a manos del arzobispo Don Gerónimo de Loayza, General Pedro de Hinojosa, Mariscal Alonso de Alvarado, y los licenciados, Polo y Juan Fernández, estaba incluida una orden para que *los 11,000 pesos de oro, los cuales tomó el General Hinojosa de Vela Núñez cuando éste fué ahorcado en el puerto de La Buenaventura, deben ser devueltos a los herederos del Virrey, al cual Vela Núñez había declarado que le pertenecían...*”²².

Tal documento así como el juicio correspondiente tuvieron que ser conocidos por el Virrey Mendoza. La mencionada declaración —de fecha 13 de marzo de 1551, en Los Reyes— incluyó un arreglo transitorio de 6,800 pesos entregados a cuenta de 51,800 pesos que demandaban los herederos por daños. Alvarez Cueto se declaró satisfecho ante una solución ordenada primeramente por La Gasca..., mientras se esperaba una decisión de la Corona.

Esta determinación y el correspondiente fallo, demoraron más del tiempo que transcurrió hasta la llegada del Virrey Mendoza a Lima en setiembre de 1551, para iniciar su gobierno que terminó a mediados del año 1552.

Examinando el manuscrito que se acaba de citar pensamos, hoy como siempre, que la historiografía debe sacudir todo conservadorismo inoperante. Quien historia tiene que mantener su independencia de criterio al interpretar los hechos que relata teniendo como único norte la verdad. Sería como asesinarla el seguir a otros y copiar sus impresiones personales acerca de determinadas figuras, sólo por el afán de ampararse en citas o aparecer —en este caso, por ejemplo— como hispanistas a rajatablas. Si verdaderamente admiramos la valiente y leal actitud de D. Diego Alvarez de Cueto al acusar a encumbrados personajes de su tiem-

po, reverenciamos a aquel marino de otrora porque indudablemente lo mereció.

En cambio no es posible callar sobre D. Pedro de Hinojosa pese a su figuración y títulos, tras de haber sido General de la armada de Gonzalo Pizarro y ejercido el mismo cargo a órdenes de La Gasca luego de defeccionar y entregarle sus naves. A su desmedida ambición de oro añadió, luego de manifestar algunos escrúpulos inicialmente, la felonía llevada hasta el extremo puesto que fue uno de los jueces que condenaron a muerte a Pizarro después de Jaquijahuana. Su sed de riquezas le impulsó, como ya se ha visto, a despojar a Vela Núñez del oro que portaba antes de hacerle ahorcar en Buenaventura. Posteriormente y mientras se desenvolvía el juicio a que hace mención el documento, manifestó haber colectado 4,200 pesos de los soldados... La Gasca ordenó depositar dicha cantidad en caja cerrada por tres llaves, para ser entregada a los herederos si éstos probaban su derecho sobre dicha suma. Los 6,800 pesos restantes —para completar los 11,000 que le reclamó Alvarez de Cueto— podían ser recabados por este "en la forma especificada para la colecta del resto de daños debido a los herederos"²³.

Al poco tiempo de este juicio y siendo peligroso Hinojosa por haberse sospechado de él como posible jefe de otro levantamiento, la Audiencia le envió a La Plata como Corregidor y Justicia Mayor. Estando allí fue asesinado por un grupo de 150 conjurados al mando de D. Sebastián de Castilla. Relató Garcilaso que un tal Hervias, al propinarle un tajo en el rostro con una barra de plata, díjole: "Hartate de tu riqueza, pues por tener tanta no quisiste cumplir lo que nos havias prometido, de ser nuestra cabeza y caudillo".

Dentro del obligado sintetismo que condiciona esta obra, debe añadirse que durante los últimos meses del gobierno de D. Antonio de Mendoza —y por ser precaria su salud— la Real Audiencia de Los Reyes suprimió el trabajo forzado de los indios tal como estaba mandado por las *Nuevas Ordenanzas* que diera el Rey Carlos I en Barcelona el 20 de noviembre, del "año del nacimiento de nuestro salvador Jesu-Christo de mil é quinientos y cuarenta y dos años"²⁴.

De consiguiente se prohibieron las cargas físicas que se obligaba a hacer a los naturales y de las que tanto se abusaba.

Tal medida de los odores exacerbó el descontento reinante y precipitó las rebeliones que se fraguaban contra el poder constituido, como la de Luis de Vargas en Lima y con el propósito de exterminar a los oidores, que terminó cuando éstos ordenaron degollarle. Mas tarde vendrían la de Sebastián de Castilla en Chquisaca, el 16 de marzo de 1553, y la de Francisco Hernández de Girón en el Cusco, el 13 de noviembre del mismo año.

El 21 de julio de 1552 falleció el Virrey D. Antonio de Mendoza, "y después de magnificas exequias, fué colocado su cadaver en la catedral al lado derecho del altar mayor en un nicho abierto en la pared, y junto a otro en que estaban los restos del marqués Pizarro: de lo cual se suscitó bastante murmuración, pues decían que la sepultura de éste debía estar más inmediata al altar que la de Mendoza, atendido el rango y méritos del conquistador"²⁵.

La Audiencia, encargándose del gobierno a su deceso, tuvo que dar el correspondiente trámite a una real cédula que fuera presentada al Virrey poco antes de su fallecimiento. Se trataba de un privilegio exclusivo extendido a favor de D. Baltasar Cariarte, autorizándole para que, con una duración de diez años, *pudiese introducir camellos al Perú*. Dichos animales serían de gran utilidad, dado que la Audiencia —acicateada por una carta del obispo Las Casas, en la que manifestaba su extrañeza de que aún no se hubiesen cumplido las Nuevas Ordenanzas en lo referente a las cargas de los indios que habíanse prohibido— después de una década tuvo que recordar las órdenes regias y exigir su cumplimiento.

De otro lado, y como ya se apuntó, la Real Audiencia tuvo que debelar importantes sublevaciones de militares descontentos. Especialmente la de Francisco Hernández de Girón que, iniciada en noviembre de 1553, permitió a su caudillo apoderarse de Arequipa, Huamanga y Jauja, avanzando y ocupando Pachacamac el 18 de marzo de 1554. Ante el acercamiento de sus tropas, el propio Arzobispo Loayza y el Oidor Santillán capitanearon la defensa. Las damas y los tesoros fueron puestos a salvo a bordo de galeones en el Callao, teniéndose que recurrir —como La Gasca lo había hecho anteriormente— a suspender las ordenanzas reales que prohibían el servicio personal del indígena. Sólo así se le pudo restar fuerza al movimiento de Hernández de Girón.

Anotamos aquí el párrafo correspondiente de las *Nuevas Ordenanzas* que a tal asunto se refería:

*"Item. Mandamos, que sobre el cargar de los dichos indios, las Audiencias tengan especial cuidado que no se carguen, ó en caso que esto en algunas partes no se pueda excusar, sea de tal manera que de la carga inmoderada no se siga peligro en la vida, salud y conservación de los dichos indios, y que contra su voluntad de ellos, y sin selo pagar, en nengun caso se permita que se puedan cargar, castigando muy gravemente al que lo contrario hiciere; y en esto no ha de haber remisión por respeto de persona alguna"*²⁶.

Sin embargo Hernández de Girón siguió combatiendo exitosamente en Villacuri y Chuquinga. "Solo, el 10 de octubre, en Pucará, fué vencido; y apresado en Jauja el 25 de Noviembre —apuntó Valega— se le trasladó a Lima. Arrastrado en un serón,

a la cola de un caballo, pereció destrozado, el 7 de diciembre de 1554. Su cabeza fué exhibida en la misma jaula que conservaba las de Hernando Pizarro y Carbajal²⁷.

*D. ANDRÉS HURTADO DE MENDOZA:
EL 3er. VIRREY*

El 10 de marzo de 1555 y desde Bruselas, S.M. Carlos I de España firmó una real cédula dirigida al Concejo de Huamanga, documento refrendado por D. Francisco de Carro, anunciando "que habiendo oído acerca de los disturbios causados por Francisco Hernandes y sus seguidores, está enviando para restaurar el orden a Don Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, como Virrey, Gobernador, y Presidente de la audiencia"²⁸.

El 29 de junio de 1556 D. Andrés Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete y tercer Virrey del Perú, llegaba a Lima y era recibido con gran pompa y boato, sobre *camellos africanos* y con un derroche de lujo sin precedentes hasta ese momento.

Venía a imponer el orden en estas tierras y a iniciar verdaderamente la organización colonial. Una de sus primeras medidas en los meses que precedieron a su salida de España, fue la de pedir "que se le diese la misma autorización que había sido concedida al Presidente [La Gasca] para otorgar descubrimientos y conquistas". "El Consejo de Indias, los Ministros del Rey y la opinión pública consideraban ya semejantes empresas como inhumanas e inicuas. Habiendo escrito en defensa de ellas el cronista Sepúlveda, uno de los primeros literatos de la época, los Consejos de Castilla y de Indias prohibieron la publicación de su obra, las Universidades la desaprobaron y algunos sabios principiaron a impugnarla. Publicada en Roma y viniendo á manos de Las Casas, fué combatida en nombre de la humanidad, del derecho y del evangelio por el celoso protector de los Indios... Mas se le concedió al Marqués de Cañete la autorización que pedía, con el objeto de que pudiera echar del Perú á la gente suelta que lo traía tan agitado..."²⁹.

Ya en la ciudad de Los Reyes, y como medida inmediata que le permitiese contar con hombres aptos para combatir cualquier insurgencia, el Marqués de Cañete emitió una Provisión fechada en 5 de julio de 1556, dirigida a los Corregidores, Justicias Mayores y Alcaldes ordinarios del Cusco y otras partes del Perú, posponiendo por dos años el cumplimiento forzoso de la Real Cédula del 19 de noviembre de 1551 —y que ya se citó en páginas anteriores— referente al matrimonio de los españoles solteros que tuviesen indias en encomiendas³⁰.

El Virrey Hurtado de Mendoza, hombre inteligente, enérgico y de probada lealtad, tenía que enfrentarse a un medio putrefacto

en el que imperaba el descontento y proliferaba la traición. Severo y honrado a la par que sumamente discreto, tuvo buen cuidado de no dejarse seducir por los halagos y lisonjas que continuamente se le prodigaban. Sin dejar que se adivinasen sus verdaderas intenciones, se mostró amplio en prometer y parco en cumplir, usando dilaciones que mantenían el interés mientras él iba asentándose en el poder que le permitiría imponer orden y reorganizar la administración colonial.

Desde el ángulo naval —y como fiel representante de la Corona— el Marqués de Cañete mantuvo en plena vigencia la ley referente a la construcción de navíos en los puertos del Mar del Sur, viendo que ella constituía una segura garantía para su gobierno en lo que a protección de la navegación y defensa de aquel extenso mar se refería. En páginas anteriores hemos tratado sobre ella en forma somera. Aquí la examinaremos con mayor amplitud.

La referida ley fue promulgada en 6 de febrero de 1535 —en épocas de Francisco Pizarro— pero continuó vigente hasta el 28 de octubre de 1581. Por considerarlo de interés, consignamos su texto a continuación:

XLIV. De las Armadas del Mar del Sur.

Ley I Que en el Mar del Sur se puedan fabricar navíos.

*"Concedemos licencia y facultad a los vezinos de los Puertos del Mar del Sur, para que pueda fabricar y hazer, y haga en ellos qualesquier Navíos que quisiere, y por bien tuvieren. Y Mandamos a nuestros, Virreyes, Audiencias, Governadores, y Justicias, que no les pongan en ello embargo, ni impedimento, antes los favorezcan, y ayuden. Y por que una de las Mayores dificultades que hay para no poder castigar, y seguir a los cofarios, que entran en aquel Mar, es ferlos Navios que en él navegan de menos consistencia de la que se requiere, y convendria ordenar q no se permitieffe hazer Navio, que no fuesse de tanta fortaleza, y bondad como los que navegan en el oceano, y que anden bien ordenados, guarneçidos y artillados, y el Mayor pudieffe quitar la carga al Menor, y los que fabricassen Navios fuesßen Mas favorecidos, porque fiendo quales conviene nos podriamos fervir dellos en las ocasiones que se ofrefieffen, encargamos y Mandamos a los Virreyes del Perú, Nueva España, que confiderando la importancia desta Materia, provean siempre lo Mas conveniente, y neçessario a la navegacion y defenfa de aquel Mar"*³¹.

En medio de una tierra convulsionada y mientras iba trazando la urdimbre de su bien meditado plan para someterla por completo y reorganizarla administrativamente, escasa oportunidad tuvo el Virrey Hurtado de Mendoza para preocuparse directamente de los trajines del mar. No obstante —apuntó Lorente— *"Para explorar la navegación del estrecho de Magallanes se enviaron tres navíos*

con buenos pilotos; tenía grande esperanza de que traerían de aquel viaje relaciones tan claras como interesantes; pero ninguna luz se sacó de aquella exploración aun se acreditó entre el vulgo la opinión de que el estrecho había vuelto á cerrarse"³².

Como noticias que antecedieron a ésta de la expedición enviada por el Virrey Hurtado de Mendoza, se estima conveniente consignar lo que sobre el mismo asunto apuntó el Capitán de Navío Julio J. Elías en sus "Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú". Nos limitaremos a glosar fragmentariamente la parte en que se refiere a los sucesos más destacados desde el punto de vista naval, y explícitamente, al estrecho magallánico:

"Más o menos a principios de 1541, fondeó en Quilca una nave que entró por Magallanes en 1540; pertenecía a un convoy de otras tres que enviara el obispo de Placencia Gutierrez de Vargas para que por el Estrecho viniese a negociar en las costas del Pacífico, y salieron en agosto de 1539 de Sevilla. Trajo el comando de la embarcación Alonso Camargo, quien no tardó mucho en tomar parte en las revueltas que se presentaron entre los encomenderos, lo mismo que el resto de la tripulación.

Desde el año 1520 en que se descubriera el Estrecho por quien le dió nombre, las primeras expediciones a ese lugar fueron las del comendador fray García de Loayza en 1526 y la de Alonso Camargo que ya señalamos en 1540, salidos los tres de puertos españoles. Sigue a los anteriores la expedición del capitán Juan Ladrillero, salida de Valdivia en 1557 por orden del Gobernador García Hurtado de Mendoza; Ladrillero, atrevido navegante, fué el primero que atravesó el Estrecho de occidente a oriente"³³.

Faltaría añadir otra fracasada expedición que al mando del capitán D. Francisco de Ulloa, zarpó del puerto de Valdivia (Chile) en octubre de 1553, pero que habiendo penetrado en el estrecho vióse obligada a retornar en febrero de 1554 sin haber cumplido su propósito.

Dejando de lado estos antecedentes, contraigámonos a la primera expedición que realmente fue exitosa y que se efectuó durante el período de D. Andrés Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete y tercer Virrey del Perú:

Como ya se ha apuntado, el capitán Juan Ladrillero —quien se encontraba en Chile adonde le envió el virrey en compañía de su hijo, D. García Hurtado de Mendoza— ejerció el mando expedicionario. Experimentado marino, natural de Moguer, había navegado mucho e incluso tomado parte en la expedición de D. Pascual de Andagoya allá por el año de 1539, explorando el Mar del Sur entre los ríos San Juan y el de Gorgona y concurriendo a la fundación de la ciudad de Buenaventura.

El 17 de noviembre de 1557 zarpó Ladrillero de Valdivia con tres naves: el *San Luis* que actuaba de Capitana, el navío *San Sebastián* bajo el mando del capitán D. Francisco Cortés de Ojeda (que había acompañado a Ulloa hacia cuatro años en su fallido intento), y un bergantín para reconocer y explorar parajes de escasos fondos. Una vez en ruta fueron azotados por una furiosa tormenta a la altura del paralelo 48° Sur; capeada que fue arribaron a una bahía que llamaron de Nuestra Señora del Valle, pudiendo allí fondear anclas y permanecer en trabajos de reparación y alistamiento hasta principios de diciembre. En dicho mes zarparon nuevamente enrumbando hacia el Nordeste, navegando hasta encontrar otro tenedero útil al que llamaron Buen Puerto, permaneciendo los barcos fondeados allí del 6 al 8 de diciembre en que volvieron a zarpar. Transcurría el año de 1557.

Continuando la travesía fueron sorprendidos por otra tormenta aun más fuerte que la anterior, y a resultas de ella, las naves se perdieron de vista separándose por completo.

Demás estaría relatar las diversas peripecias experimentadas a lo largo de aquel difícil viaje. Tanto maltrató el mal tiempo al navío *San Sebastián*, que su dotación tuvo prácticamente que reconstruirlo y disminuir sus dimensiones, para aprovechar los restos del semidestrozado velamen y poderlo envergar a mástiles más recortados. Su capitán, D. Francisco Cortés de Ojeda u Ojea, decidió retornar al puerto de origen en jornadas cortas, pero no comandando ya un navío, sino una especie de bergantín. Así arribaron a Valdivia el primer día de octubre de 1558, después de un largo viaje que había demorado diez meses y medio.

El capitán D. Juan Ladrillero fue más afortunado que Cortés de Ojeda. Poseyendo diferentes datos de la expedición anterior y trunca de Ulloa, llevaba como piloto del *San Luis* a Hernán Gallego que había pasado el estrecho con Camargo, pero proveniente de la península. En marzo de 1558 había llegado a la entrada del estrecho, y valiéndose de una india (probablemente "anacalufe") llegó hasta un puerto que llamó Nuestra Señora de los Remedios. Allí permaneció cuatro meses reparando su navío; el 9 de agosto llegó a alcanzar la boca del estrecho por el lado del Atlántico, a la altura del paralelo de los 52° 30' Sur. Era un martes y ese mismo día "después de haber tomado posesión, dice en su relato, en nombre de Su Majestad y del señor Visorrey D. Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete... y de su muy amado hijo D. Garzia... dimos la vuelta para ir a dar razón de lo hecho...". Diola cumplidamente —apuntó Rubén Vargas Ugarte— porque la descripción que hace de las tierras por él reconocidas está hecha con exactitud y prolijidad y había de ser utilizada por los audaces navegantes que seguirían tras él"³⁴.

Y dijo bien Vargas Ugarte, porque tres meses después de que arribara a Valdivia el recompuesto y mermado *San Sebastián* —que, como ya se ha visto, fue una especie de bergantín, casi un lanchón— rebautizado por Cortés de Ojea y sus hombres con el nombre de *San Salvador*³⁵, llegó al mismo puerto el Capitán General de la expedición, Juan Ladrillero, junto con tres hombres casi tan maltratados como él que no se les podía reconocer, a bordo del *San Luis* que dio fondo en la rada en los primeros días de enero del año 1559.

Mientras el *Diario* del cosmógrafo Cortés de Ojea (quien habíase desempeñado como almirante de la expedición) abundaba en relatos de las aventuras y padecimientos sufridos por su gente, la magnífica *Descripción* de Ladrillero era más bien un minucioso y detallado informe geográfico que incluía datos meteorológicos y climáticos, apenas alterados con breves descripciones de la fisonomía, aspecto y costumbres de los naturales, demostrando con dicho trabajo el cabal cumplimiento de la tarea realizada por orden del Virrey del Perú D. Andrés Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, y el hijo de éste, D. García Hurtado de Mendoza, quien años más tarde, también ocuparía el mismo cargo ostentado por su egregio padre. La "*Descripción de la costa del mar océano desde el sur de Valdivia hasta el Estrecho de Magallanes inclusive*" que firmara Juan Ladrillero, apareció a la luz en 1879, en Chile³⁶.

Comentarios exhaustivos y de sumo interés acerca de este documento —considerándolo válido para ser usado aun tres siglos más tarde— aparecieron en 1880, esto es decir tres centurias después de la expedición de Ladrillero, elaborado por un marino que vivió durante el siglo XIX³⁷.

Dicha excepcional jornada cumplida por el capitán D. Juan Ladrillero hasta morir a consecuencias de su empresa —puesto que él y sus escasos tripulantes fallecieron a poco de arribar al puerto de Valdivia— no mereció publicidad en los medios españoles coloniales ni de la península. Por el contrario, podría afirmarse que su *Descripción* se archivó procurándose que no levantara polvo ni comentarios, desde que a España no le convenía divulgación alguna referente a la factibilidad de una ruta estudiada de pasaje entre uno y otro océano. Se trataba de prevenir ataques del corso extranjero —y especialmente del inglés— así como probables incursiones piratescas por aquella puerta naturalmente abierta.

Más bien comenzaron a circular rumores, quizás oficialmente alimentados, en el sentido de que por fenómenos telúricos imprevisos, avalanchas o desplazamientos terráqueos, el Estrecho de Magallanes habíase cerrado e impedía toda navegación.

Ya hemos visto cómo el Virrey del Perú, D. Andrés Hurtado de Mendoza, dando la Gobernación de Chile a su hijo después de

enviarle con una fuerza de 700 hombres, logró que se cumpliera la expedición al estrecho. Otra de sus inquietudes —desde el ángulo que nos interesa de manera especial— fue la de despachar expediciones a la Región Amazónica con el fin de obtener un mayor conocimiento sobre ella.

La empresa que destaca dentro de estos trajines fluviales directamente emparentados con la navegación, fue sin duda la que encomendara a D. Pedro de Ursúa en el año de 1560, aprobada en 1559. Respetando el obligado sintetismo que nos hemos propuesto en esta obra, puede anotarse aquí que en el ya indicado año salió de Lima Ursúa hacia el río Huallaga en cuyas riberas levantó un arsenal improvisado. Varios centenares de hombres se habían enrolado bajo las banderas de aquel expedicionario, esperanzados en el subsistente mito de las regiones de El Dorado.

Entre los integrantes de la expedición que se llamó también de "los Marañoses", se encontraba Lope de Aguirre quien ya tenía un cuarto de siglo en tierras del Perú y que era hombre torvo, traicionero y sanguinario, de unos cincuenta años de edad. No poseía riquezas ni figuración alguna. Solamente tenía una hija, doña Elvira Aguirre, producto de su unión con una india, doncella a la que parecía amar entrañablemente y a quien llevó consigo en la expedición a la selva.

En los improvisados astilleros del Huallaga los hombres de Ursúa llegaron a construir nueve lanchones y dos naves bastante grandes, capaces cada una de recibir 200 soldados y unos 40 caballos.

El historiador español Mario Hernández Sánchez Barba anotó que la expedición "partió del puerto fluvial de Lamas, a orillas del río Mayo, el 26 de setiembre de 1560, en condiciones precarias por el hundimiento de siete de los nueve mandados construir por Ursúa para transportar a sus hombres. Pronto se perdieron en el laberinto de afluentes del Amazonas y ni siquiera los indios que llevaban como guías sabían dónde se encontraban"³⁸.

Desde que las embarcaciones expedicionarias tenían que seguir forzosamente el curso del caudaloso río, es fácil colegir que habiendo zarpado de Lamas —en la confluencia del Mayo con el Huallaga— continuaron bajando con la corriente de éste último pasando el Pongo de Aguirre y Yurimaguas hasta entrar al Marañón, y, después de una extensa navegación a lo largo de su majestuoso curso, desembocaron en el río Amazonas a la altura de lo que hoy es Nauta, como punto de confluencia de la ruta que seguían con el Ucayali para conformar el "río-mar".

D. Pedro de Ursúa, enamorado de una bella mestiza que había conocido en Trujillo, Dña. Inés de Atienza, cometió el error de haberla llevado en la expedición. Aquel gesto le malquistó con

su gente y levantó el germen de una sublevación: ella fue la manzana de la discordia.

"En Río Negro (a la altura del Manaus de hoy) Lope de Aguirre traiciona al jefe —apunta el historiador Valega— quien es asesinado por Alonso de La Bandera, mientras descansaba sobre una hamaca en la selva. El *traidor* [Lope de Aguirre] sufre, desde aquel instante, una especie de furor criminal..."³⁹.

No se encuentra razón para extenderse en esta obra sobre los crímenes sin cuenta que cometió Lope de Aguirre "el traidor". Fueron muchísimos y sin mayor justificación. Después del asesinato de Ursúa ocurrido en un caserío indígena "que los cronistas llaman Mocomoco"⁴⁰, proclamó como general a D. Fernando de Guzmán y él se erigió como maestro de campo. Habíase dado cuenta que la expedición a El Dorado resultaba un medio, arbitrado por el Virrey del Perú Marqués de Cañete, para deshacerse del excesivo número de españoles sin mayor empresa entre manos, aliviando de esta manera la presión social y económica que ejercían en el Perú, así como los peligros de otras sublevaciones.

Dentro de las medidas que Lope de Aguirre hubo de poner en práctica en su movimiento contra la real autoridad de Felipe II al repudiarlo como monarca, estuvo presente la pantomima política. Nombró a D. Fernando de Guzmán "Príncipe de los Reinos del Perú y Tierra Firme por la Gracia de Dios" —en un documento fechado el 23 de marzo de 1561— señalando la misión encomendada al nuevo Príncipe: "que vaya a los reinos del Perú y los conquiste y quite y desposea a los que agora los tienen y poseen... y nos remunere y gratifique en ellos el trabajo de lo que en los dichos reinos hemos trabajado, por cuanto habiéndoselos ganado a los indios con nuestras personas y con nuestros trabajos... no fuimos gratificados en ellos ni se nos dio premio alguno, antes el Visorrey don Hurtado de Mendoza nos desterró de los reinos con engaño y falsedad, diciéndonos que veníamos a la mejor tierra del mundo..."⁴¹. Su escondido plan era el de salir al Atlántico, abastecerse en la isla Margarita y luego navegar hasta Tierra Firme, para constituir en dichos lugares una base de operaciones contra el Perú.

Pero toda esta manifiesta y abierta rebelión tuvo que reforzarla con el terror, las crueldades y los asesinatos, como medio de afianzar una campaña que tendría muy pocos seguidores si no se imponía por miedo, ante el contundente argumento de perder vidas y haciendas como única alternativa para los indecisos.

Y aquí su retrato de cuerpo entero cuando, después de haber cometido una cantidad de asesinatos que asombra, mata también al *Príncipe*, D. Fernando de Guzmán, que había creado como pantalla para intentar ocultar el verdadero mando de los sublevados; "con escalofriante frialdad —apuntó Hernández Sánchez Barba—

lo relata el propio Aguirre en su famosa carta a Felipe II: "Y yo maté al nuevo Rey y al capitán de su guardia, y a su teniente General y a cuatro capitanes y a su mayordomo y a su capellán, clérigo de misa y a una mujer de la liga contra mí, y a un Comendador de Rodas y a un Almirante y dos Alféreces y otros cinco o seis aliados suyos; nombré nuevos capitanes y sargento mayor; y luego me quisieron matar y yo los ahorqué a todos"⁴².

La carta de Lope de Aguirre es muy conocida —escribe el historiador citado ut supra— y añade: "aunque el original fue destruido por Felipe II, circularon en enorme profusión las copias y fue traducida a muchos idiomas; porque representaba la expresión de una oposición rebelde contra el temido Felipe, surgida de la entraña misma de su imperio"⁴³.

Los últimos crímenes indicados arriba fueron cometidos en una de las islas fluviales que el mismo Lope de Aguirre denominó *de la Matanza*. En ella aprovechó para reparar e innovar sus embarcaciones, zarpando en dos rústicos bergantines y varias embarcaciones de menor porte con 200 soldados. Al comenzar el mes de junio de 1561 salieron al océano y pusieron proa a la isla Margarita; en ella apresaron a quien la gobernaba transitoriamente, Dña. Alfonsa Manrique y a su yerno, D. Juan Villandrando, haciendo Lope de Aguirre matar a D. Diego Alvarez y a los capitanes D. Diego Guiral de Fuentes y D. Sancho Pizarro. Luego añadió a su lista de asesinatos sin fin al propio gobernador Villandrando, al alcalde Manuel Rodríguez y a tres regidores, a Martín Pérez, al primo de Ursúa: Diez de Armendáriz, Dña. Ana de Rojas y su marido, a dos frailes dominicos —dándole garrote a uno, que lo confesó sin absolución— a su almirante, Alonso Rodríguez y a tres de sus soldados, ahorcando también en el rollo de la plaza y por mero pasatiempo a D. Simón de Somorostro y a Dña. María Chávez...⁴⁴.

En Margarita se apoderó de cuatro cañones y autorizó el saqueo tanto de la población como de las arcas reales. Trasladando a unos 150 hombres que le quedaban, embarcó con ellos en tres naves y desembarcó en Burburata, haciéndose de 30 caballos y pregonando siempre guerra a muerte al Rey de España. Allí también hizo quemar sus barcos —y cambiando de intención— marchó por tierra hacia Valencia para continuar a Barquisimeto.

Pretendía proseguir la expedición por tierra hasta el Perú sembrando el terror a su paso, y no seguir navegando sujeto a un albur cuyas dificultades resultaban imprevisibles.

En Barquisimeto acabó la sangrienta empresa del "Fuerte Cauldillo" como se autotituló Lope de Aguirre. Su gobernador, D. Pablo Collado, encargó la defensa al capitán Gutiérrez de la Peña; habiéndosele unido primero García de Paredes con unos 60 jinetes y tropa de arcabuceros, y luego el capitán Bravo de Molina con

más refuerzos, sitiaron al felón y a la gente que aun le seguía hechos fuertes en un grupo de casas de la ciudad.

Viendo próximo su fin, Lope de Aguirre apuñaló a su propia hija y la mató antes que dos "Marañones" desertores, Juan Chávez y Cristóbal Galindo, le arcabucearan a muerte. Un tercero, Custodio Hernández, "saltó sobre él cortándole la cabeza para presentarla ante el gobernador Collado"⁴⁵.

El funesto desenlace de la expedición que iniciara Ursúa al Antisuyu de los antiguos peruanos, le imprimió un resultado contraproducente por la siniestra intervención de un maniático asesino. Uno de los esfuerzos del Virrey Hurtado de Mendoza —en el sentido de aliviar su gobierno de indeseables como se le había ordenado— enviándolos a misiones de exploración y quizás en pos de inesperados descubrimientos, se volvió contra él y le malquistó con el soberano a quien tan lealmente venía sirviendo; sobre todo por la abierta rebeldía y pública insolencia del vasco Lope de Aguirre, sus innúmeros crímenes y sus descaradas cartas a las autoridades, plenas de insultos e irrespetuosas frases que hasta llegó a dirigir al propio Rey, Felipe II, quien gobernaba con mano férrea sus extensos dominios desde que su casi omnipotente padre, Carlos V, abdicó con gran ceremonial en Bruselas y dejó el trono al legítimo heredero allá por el año de 1555, para retirarse al monasterio de Yuste y esperar el ocaso de su agitada vida.

Pero el Rey Felipe ni olvidó castigar a los sublevados ni absolvió a su Virrey. Tras ordenar por Real Cédula al Nuevo Reino de Granada en 3 de octubre de 1562 que se procediese severamente contra los "delincuentes", "conforme a derecho", olvidó la meritoria labor del Marqués de Cañete e hizo oídos a cuantos detractores e intrigantes comenzaron en la corte a destruir la reputación de Hurtado de Mendoza. Muy pronto decidió deponerlo de su alto cargo sin titubeos ni consideraciones.

Sin embargo, el de Cañete había ejercido una notable labor como Virrey. Verdad es que su gobierno fue absolutista y tiránico, pero su visión del problema colonial era amplia y tuvo que proceder así para darle solución. Fuera de someter pacíficamente al inca Sayri Túpac y hacerlo dejar su inexpugnable reducto de Vilcabamba —al comprender que no podía consentir una doble autoridad dentro del territorio que se le había encargado gobernar en nombre del monarca español— purgó de indeseables la colonia, ajusticiando a muchos, deportando a otros, multando a levantiscos y alejando al resto en misiones exploratorias; quitó las armas a los particulares que las tenían, fundó ciudades, favoreció en todos sus aspectos a la agricultura, inició construcciones de varios hospitales para ambos sexos, acuñó las primeras monedas hechas en Lima, hizo ahorcar a malhechores comprobados, y en resumen,

logró finalmente implantar la paz y el sosiego que tanto necesitaba el Virreinato del Perú.

No obstante la muerte de Carlos I de España y V de Alemania ocurrida en San Jerónimo de Yuste en 1558, resultó la gota de agua que haría rebasar el vaso para que el Marqués de Cañete perdiera su último sostén. En el ánimo del Rey Felipe II habían hecho presa las malévolas acusaciones de los muchos enemigos que tenía el Virrey, y decidido al fin, el monarca designó como substituto de Hurtado de Mendoza a Dn. Diego de Acevedo, quien debería ser asesorado en el gobierno por dos Comisarios.

Quiso la suerte que el elegido muriese repentinamente y que con su fallecimiento obligase al soberano a buscar un reemplazante. Bastante tiempo demoró en hacerlo; mientras tanto el Rey no vaciló en hacer pasar al Marqués de Cañete por diversos trances dolorosos para su dignidad, que le demostraban la real malquerencia y el preconcebido espíritu de fustigarle moralmente. Se desaprobaron varias medidas atinadas de Hurtado de Mendoza, se indemnizó a quienes había castigado en justicia llegándose al colmo de enviar nuevamente al Perú, bajo la real protección, a diversos personajes que el Virrey desterró y repatrió con anterioridad.

Esta situación, unida al nombramiento de Dn. Diego López de Zúñiga y Velasco, Conde de Nieva, en su lugar, así como el desdén y estudiado trato que éste empleó en su correspondencia dirigida desde España al Marqués de Cañete, causáronle un profundo desengaño y contribuyeron grandemente a minar su quebrantada salud. Su mayor y principal triunfo político: el haber sometido pacíficamente al inca Sayri Túpac restringiendo enormemente su primitiva jurisdicción, asignándole 20,000 pesos de renta y haciéndole Adelantado, ya no significaba nada para aquel Virrey abandonado por la ingrata fortuna.

Muerto el "Inca triste" después de cristianizarse voluntariamente con el nombre de Diego Sayri Túpac, y pese a ser Hurtado de Mendoza la única autoridad absoluta en estas tierras, habiendo perdido el favor de su Rey y hallándose acechado por envidias, calumnias y maldades que le afectaron profundamente, el tercer Virrey del Perú y Marqués de Cañete falleció en Lima el 30 de marzo de 1561 entre desasosiegos y amargas.

SISTEMA NAVAL CERRADO Y DEFENSIVO; EL CONDE DE NIEVA, IV VIRREY

La campaña naval activa contra los ataques y robos en la mar, se modificó por medio de la nueva cédula del 16 de junio de 1561. Merced a lo dispuesto en ella se cambiaba el sistema que veníase ejercitando, pasándose a otro de resguardo defensivo que se con-

sideraba más eficaz en la práctica aunque en el fondo suprimía la iniciativa al esterilizarla por completo. Para ese entonces ya había arribado al Perú D. Diego de Zúñiga y Velasco, Conde de Nieva y Señor de las villas de Arnedo, Cerezos y Arenzana, quien desde fines del año 1560 desembarcó en Paita.

"El Conde de Nieva entró a Lima, en medio de ceremonias fastuosas, el 17 de abril de 1561. Las compañías militares que asistieron al recibimiento estuvieron comandadas por el Capitán Diego de Agüero y Garay"⁴⁶.

Dicho gobernante vino a reemplazar a D. Andrés Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete. El de Nieva pasó pues a ser el cuarto Virrey del Perú en propiedad. Su gobierno duró 2 años, 10 meses y 3 días —apuntó Mendiburu— y el de la Audiencia que le substituyó a su deceso: 7 meses y 2 días⁴⁷.

La mayoría de los historiadores que se han ocupado del Conde de Nieva se muestran desdeñosos y hasta despreciativos con este Virrey, llamándole mediocre mental, vanidoso y poseído de un erotismo habitual e incontrolado, defecto éste que finalmente resultó la causa indirecta de su asesinato por venganza.

Refiriéndose a la poca importancia que revistió su mandato, apuntó el historiador José Valega: "Nada hizo que dejara una huella perdurable de su paso por tan alto cargo político. Sus decretos, autorizando la fundación de Ica, Saña y Chancay, son las únicas actividades que se conocen de su gobierno. Aparte, por cierto, de sus resoluciones concediendo mercedes a gentes impúdicas (A). Por primera vez, en el mandato de este Conde, la Caja Real de Castilla pagó un déficit en el presupuesto virreinal"⁴⁸.

Dejando de un lado la intrascendente labor gubernamental del Conde de Nieva, desde el ángulo naval resulta de interés consignar el cambio que, para proteger la navegación de ultramar, se ordenó efectuar desde la península mientras transcurría su período virreinal en el Perú.

Como ya se ha mencionado en anteriores páginas, la cédula del 16 de junio de 1561 dispuso que cada año se conformarían una armada y dos flotas para cada ocasión. Los meses de enero y agosto fueron los escogidos como más propicios para los respectivos zarpes desde Cádiz —y no ya de Sevilla cuyo puerto de mar

(A).—Se refiere a las "Relaciones de Indias" de Jiménez de la Espada, dando copias textuales de las partidas asentadas en los libros de las Cajas Reales: "A doña Juana de Salduendo... verde como un alcácer florido..."; "A doña Leonor de Ovando (e hija)... y ambas bien verdosas y gente menuda".— Les concedió, en los dos casos, trescientos pesos de renta cada año, por una vida (50 años: una vida civil en la época). Autorizó el secretario de la Audiencia de Lima, D. Pedro de Avendaño. JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos... Madrid, 1881-1897.

era Sanlúcar de Barrameda— estableciéndose que parte de dichas naves estarían destinadas a Tierra Firme y el resto a Nueva España (Méjico). En cada una de estas dos ocasiones y una vez que el conjunto arribara a la Dominica, se separarían las flotas mercantes enrumbando cada una hacia su destino final. Navegarían así ambos grupos en convoy y protegidos por las respectivas naos Capitana y Almiranta, como barcos éstos que pertenecían a la armada.

“El sistema de flotas fue utilizado, pues, desde el primer instante, organizándose de un modo efectivo desde 1563, fecha en que se ordenaron las dos flotas que anualmente partían de Cádiz rumbo al Caribe para conectar con los tres puertos de Cartagena de Indias, Portobello y Veracruz, el segundo de los cuales empalmaba con Panamá donde, a su vez, las mercancías eran embarcadas para el Callao de Lima en la llamada “flota del Perú”. Hasta 1560 los buques fueron de pequeño tonelaje —máximo de cien toneladas— cambiando a partir de dicha fecha hacia el mayor tonelaje, como ha demostrado cumplidamente, merced a sólida investigación Pierre Chaunu; ello significa una importante variante en la coyuntura económica de esa época. Desde 1521, con motivo de la guerra contra Francia, fue preciso proteger los barcos que hacían la travesía del Atlántico; así surgió una armada de custodia —primero exclusivamente costera, pero que con la proliferación de la piratería de alta mar, fue preciso convertir en custodia permanente de la flota durante todo el trayecto— que se pagaba por los mismos mercaderes, que se vieron, por consiguiente, obligados a incrementar el derecho que pagaban —*derecho de avería*— por comerciar con las Indias”⁴⁹.

El Conde de Nieva falleció a consecuencia de una represalia marítima el 19 de febrero de 1564. Para evitar el escándalo, su muerte se hizo pasar como natural. Reiniciadas más tarde las investigaciones para dar con los culpables, nuevamente se interrumpieron y el asunto quedó archivado definitivamente puesto que comprometía a destacados personajes⁵⁰.

QUEHACERES NAVALES DURANTE EL GOBIERNO DE GARCIA DE CASTRO

El Rey Felipe II había cometido un error político al enviar al Conde de Nieva como Virrey del Perú, sobre todo teniendo en cuenta el eficiente desempeño de su antecesor, el Marqués de Cañete. Ya se ha visto —aunque en forma somera— la calidad y sentido de la responsabilidad que asistió a este último y como contribuyeron las intrigas cortesanas a malquistarlo con el monarca. También es necesario sopesar el disgusto del soberano porque, durante el gobierno del de Hurtado de Mendoza, surgiera un

atrevido y vituperable alzamiento como el de Lope de Aguirre, pleno de insultos a la Corona, con el consiguiente desprestigio para Felipe II por su pública difusión. Creyendo en la necesidad de substituirlo y de poner en su lugar a un mejor gobernante, resultó defraudado en toda la línea ante la criticable y desmandada actitud del Conde de Nieva y su miserable final. Por todas estas razones decidióse en ensayar una nueva fórmula de gobierno, en territorios tan alborotados como los del Perú.

Así fue como nombró a D. Lope García de Castro para suceder al Conde asesinado, pero sin otorgarle el título de Virrey. De miembro del Consejo Real de Indias en España, le hizo Gobernador del Perú, Capitán General y Presidente de la Real Audiencia de Lima, por lo cual la historia le reconoce solamente el carácter de interino.

D. Lope García de Castro llegó a la Ciudad de los Reyes el 22 de setiembre de 1564, recién pasados los seis meses de la muerte de su antecesor.

Durante su gobierno, carente de autoridad moral y sin el poder jurídico suficiente, aunque bien intencionado no logró reprimir ni imponerse como autoridad fuerte y de prestigio. Pese a haber dividido el territorio en provincias, colocando corregidores al frente de ellas y creado el impuesto de almojarifazgo —o derecho de aduanas— las defraudaciones hechas al fisco en la recaudación misma resultaron cuantiosas. Al entregar el poder y por las razones arriba indicadas, resultó sometido a juicio de residencia.

Inclusive se registraron —y entrando ya a examinar las ocurrencias de índole naval que más nos interesan— abusos en la cobranza de fletes considerados muy altos, sin que para ello valieran las calidades que ostentaban algunos representantes del Rey. Estas exageraciones motivaron quejas hasta que se promulgara la ley del 17 de agosto de 1565 cuyo texto registramos:

XXXXIV Que la Audiencia de Lima taffe los fletes de los Ministros que fueren de allí a Chile, y otras partes.

*"Ordenamos al virrey, y Audiencia Real de Lima, que no con-
fientan, ni den lugar, que a los Presidentes, Oidores, Governadores,
Religiosos, Oficiales de nuestra Real hazienda, y otros Ministros,
que nos hovieremos proveido, y fueren por nuestro mandado a
las provincias de chile, y otras partes, ni a fus criados fe lleven
tan exceffivos fletes, como fe ha experimentado, por los apofentos,
y cámaras de los Navios en que fueren fletados, y los taffen, y
moderen en la cantidad, y precio que juftamente merecieren, te-
niendo siempre confideracion a que tales personas nos van a fervir
en Aquellas provincias y es jufto que no recivan agravio"*⁵¹.

D. Lope García de Castro, gobernante atemorizado por el descontento que le rodeaba y las continuas reclamaciones de los hijos y nietos de los conquistadores que se quejaban de tanto advenedizo poseedor de repartimientos y beneficiado con diferentes mercedes por su antecesor, el Conde de Nieva, tuvo también que conceder prebendas y buscar paliativos para mantener la paz interna. A la postre logró salir airoso de las dificultades que enfrentó, gracias a su respeto por la ley y sus calidades humanas "en esa tierra de águilas", según la ajustada y objetiva frase de Roberto Levi-llier⁵².

Dos empresas importantes llevó a cabo en el intervalo y antes de que la minería de la colonia progresase en forma imprevista en el Perú:

Trató de colonizar las islas de Chiloé frente a las costas araucanas, fundándose el pueblo denominado Castro en su honor.

Auspició la expedición naval hacia el occidente, encomendando el mando de la misma a su sobrino, D. Alvaro de Mendaña, lográndose descubrir las islas Salomón. Nos detendremos especialmente en esta última debido a su importancia histórica, dejando sentado que su iniciación se postergó hasta fines del año de 1567 debido al "Motín de los Mestizos", llamado así porque sus principales y mayor parte de hombres reunían en sus venas sangre española y aborigen. Su proyecto era el de apuñalar en Lima al Gobernador, D. Lope García de Castro, y luego sucediendo al proyectado magnicidio, cometer el asesinato de los Oidores, oficiales de la Real Audiencia, corregidores y principales autoridades políticas del territorio. En teniendo éxito, avisarían al Inca "que andava alzado y rebelde en la tierra" para que les viniese a favorecer. Contaban con algunas armas y bastantes adeptos.

La delación del capitán Juan Nieto, hecha el 11 de enero de 1567 al prior de los Agustinos del Cusco, Fray Juan de Vivero, hizo desbaratar el motín en dicha ciudad, permitió conocerlo en Lima, y finalmente, facilitó el apresamiento de los principales cabecillas: Pedro de Ahedo y Juan Arias Maldonado. . . "Nieto, había delatado el motín para ganar mercedes y por considerar afrentoso el ser dirigido por mestizos"⁵³.

Pero volviendo a la expedición hacia el occidente, diremos que en el Callao se alistaron dos navíos: el *Los Reyes* y el *Todos los Santos*. Los capitanes de ambas naves eran Pedro Sarmiento de Gamboa y Pedro de Ortega Valencia respectivamente, siendo a la vez este último Maestre de Campo de los soldados embarcados. El Piloto Mayor, Hernán Gallego, se encontraba a bordo de *Los Reyes*, siendo piloto del navío *Todos los Santos*, Pedro Rodríguez. Como Capitán General —desde que el titular de tal rango militar, que era el Gobernador García de Castro no se embarcaba— iba

su sobrino, D. Alvaro de Mendaña, hombre de veintiún años que no tenía mayor experiencia en asuntos de mar.

La dotación de aquella pequeña armada se componía de ciento veinte entre marineros, soldados y servidores, yendo además cuatro sacerdotes franciscanos que llevaban por vicario a Fray Francisco Gálvez. D. Pedro Sarmiento de Gamboa era su Almirante. Iban además dos pilotos en adición a los arriba nombrados.

Finalmente zarparon el 19 de noviembre de 1567, saliendo del Callao con viento fresco que les asistió durante algunos días. Durante la travesía hacia el occidente variaron rumbos en diferentes ocasiones, debido a ciertas discrepancias habidas entre el Piloto Mayor Hernán Gallego y Sarmiento de Gamboa. Finalmente, "el 7 de febrero apareció en el lejano horizonte como a quince leguas de distancia una tierra muy alta. Según los cálculos se estaba aproximadamente en el paralelo de Trujillo y á unas mil setecientas leguas de Lima. Los descubridores pusieron á esta isla el nombre de Santa Isabel, como lo habían ofrecido al partir del Perú en el día de aquella Santa"⁵⁴.

Mientras trataban de atraerse a los naturales, quienes al arribar las naves de Mendaña se acercaron en piraguas a remo, los expedicionarios aprovechando la circunstancia de su estadía al ancla construyeron un bergantín, con la idea de utilizarlo para exploración y reconocimiento de los parajes difíciles. Los isleños daban la impresión de ser antropófagos por su escasísimo atuendo y los collares de dientes humanos que usaban. Hubo contacto con éstos e inclusive se intercambiaron baratijas e instrumentos musicales.

El bergantín realizó por separado algunas exploraciones al mando de Pedro de Ortega, con una treintena de hombres y teniendo como piloto a Hernán Gallego; avistaron diversas islas melanésicas y sostuvieron algunos encuentros con los isleños. Las llamaron La Galera, Ramos, Buenavista, San Dimas, Flores y Guadalcanal. En esta última verificaron que las mujeres usaban collares con gruesas pepitas de oro.

Habiendo zarpado nuevamente los expedicionarios con sus naos, el 2 de julio de 1568 fiesta de la Visitación de Nuestra Señora, arribaron a otra isla de las principales, San Cristóbal. Alvaro de Mendaña hizo levantar en ella un poblado que se llamó de la Visitación. Prolongando su estadía en dicho territorio insular, aprovecharon para reparar y carenar sus maltratadas naves.

Mientras tanto el bergantín volvió a hacerse a la vela en plan de reconocimiento. El 26 de julio descubrió otras dos pequeñas islas, la Santa Ana primero y luego la Santa Catalina.

"Con estas dos postreras y pequeñas islas —apuntó del Busto— se terminó el descubrimiento salomónico de aquel archipiélago que sus buscadores bautizaron del Poniente, por saberlo al oeste

del Perú, y la posteridad, Islas del Rey Salomón o *Insulas Salomonis*, por creerlas el Ofir bíblico⁵⁵.

Las hostilidades de los naturales, la escasez de víveres, el escorbuto, el riguroso clima y la imposibilidad de establecer una colonia en islas tan alejadas del Perú, resolvieron a Mendaña a no continuar la empresa que venía ejecutando. El 11 de agosto de 1568 zarpó con sus naves hacia Méjico, siguiendo una caprichosa ruta sinuosa cuyo brazo principal estuvo orientado hacia el Nordeste primero —pues habían sobrestimado su latitud— cayendo después francamente en dirección Este hasta alcanzar la costa mejicana, para barajarla luego con rumbo al SE y arribar a la altura de Colima. Las tempestades y el mal tiempo reinante en aquellas latitudes (25° — 30° N., aproximadamente), causaron la pérdida del bergantín así como que el *Todos los Santos* y el *Los Reyes* se separasen y se perdieran de vista en la mar. Primero arribó la Capitana al puerto de Navidad, y, al cabo de unos tres meses, lo hizo la nave Almiranta que fondeó el 25 de febrero de 1569. Los expedicionarios habían perdido poco más de una treintena de hombres⁵⁶.

Pasando de allí a Nicaragua para ser reparadas, continuaron luego al Callao adonde llegaron el 11 de setiembre de 1569.

La perseverancia de Mendaña le hizo, años más tarde, llevar a cabo una segunda expedición —que alcanzó mayor éxito, debido a la experiencia anterior— y que realizó en 1595. Sobre ella trataremos en su oportunidad así como acerca de la curiosa circunstancia de que, habiendo fallecido dicho capitán antes de terminarla, entregó el mando de la misma a su mujer, Dña. Isabel Barreto de Mendaña.

De esta manera aquella dama, asesorada por el experto piloto D. Pedro Fernández de Quirós y después de sortear innúmeros peligros y temporales, logró arribar con dos de los cuatro barcos que la conformaron a las islas Filipinas, llevándolos a buen tenedero y convirtiéndose en la única mujer que, dentro de la Historia Naval del Perú, haya ejercido el mando como capitana en la mar a consecuencia de la muerte de Mendaña de Negra (A).

Dentro del gobierno de D. Lope García de Castro que duró hasta el año de 1569 —y apartándonos algo del aspecto naval— se fundó en Lima la Casa de la Moneda en beneficio del erario y de la colonia; los misioneros católicos llegaron hasta las alturas de Vilcabamba para ejercer su apostolado, y merced a la colabo-

(A).—Respecto del apellido materno de Mendaña, Mendiburu consigna en su "Diccionario Histórico Biográfico" que era: *de Negra*. Lima, 1933. T. VII, p. 302.— El historiador José del Busto Duthurburu le da el *de Neyra* en la "Historia Marítima del Perú". Lima, 1973. T. III, V. II, p. 476.

ración eclesiástica, ayudar al Gobernador a someter pacíficamente al Inca Tito Cusi, hermano de Sayri Túpac, ganándolo a la fe de Cristo. De esta manera y además de cumplir con tan sano propósito se eliminaba la posibilidad de que, como Inca, pudiese en algún momento constituirse en cabeza de cualquier futura rebelión de indígenas o mestizos; en 1567 arribaron los jesuitas al Perú, y, finalmente, por aquella época el Arzobispo Loayza celebró el segundo concilio limeño.

Un notable acaecimiento ocurrido también durante el gobierno de D. Lope García de Castro fue el descubrimiento de la famosa mina de azogue de Huancavelica. Aquel mercurio cuyo bullente afloramiento surgió a la vista de un indio llamado Navincopa, pasó a conocimiento de su patrón, Amador Cabrera, encomendero de Acoria, pueblo aún existente en el actual Departamento de Huancavelica (A).

Paralelamente, el hallazgo de riquísimas vetas de cinabrio hecho por Enrique Garcés, de nacionalidad portuguesa, vino a sumarse al anterior. Pronto quedó atrás el rústico procedimiento de la quema de metales para beneficiar el oro y la plata que contuvieran, pasándose a emplear el azogue y la amalgama como técnica innovadora introducida y enseñada por un minero de apellido Velasco. Este nuevo y mucho más eficiente sistema para tratar la plata y el oro habría de traer una revolución en el procesamiento tradicional, dándose así un fuerte impulso a la minería de la colonia y aumentándose la cantidad de metales preciosos beneficiados dentro de los acostumbrados lapsos. Como inmediata consecuencia aumentaron las ganancias y caudales de los propietarios de yacimientos, los tributos a la Corona, el contrabando y los envíos de dichos tesoros a la península a bordo de naves que los transportaban hasta el istmo panameño, con el consiguiente trasbordo y subsiguiente navegación hasta Europa bajo la protección de galeones de la armada.

Creemos que el descubrimiento del azogue y su utilización práctica en el beneficio de metales preciosos, tuvo imprevistas repercusiones dentro del aspecto marítimo y naval, pese a que se haya considerado a priori como un asunto desligado completamente del mar. Los Virreinos de México y el Perú destacaban.

Resulta extrañamente coincidente —y también podría decirse concordante en su cronología— el intento de corsarios y piratas para atacar al coloniaje español y apoderarse del oro y la plata que sus barcos portaban. Hawkins y Drake amagaron a la fortaleza de San Juan de Ulúa en Veracruz, allá por el año de 1568; desde 1575 el Virrey del Perú, D. Francisco de Toledo, tuvo pro-

(A).—Acoria, lat. 12° 40'S. y long. 74° 50'W, aproximadamente.

blemas de orden piratesco en Panamá, y envió dos naves bajo el mando de Diego Frías y Pedro Arana para batir a las hordas de John Oxmen; Drake pasó por vez primera el estrecho de Magallanes en 1578, atacó y depredó Valparaíso, Tarapacá, Arica y arribó al Callao el 13 de febrero de 1579, saqueó los barcos fondeados en la rada, embarcó riquezas y luego los hundió o echó al garete, para continuar navegando hacia el Norte y capturar al *Nuestra Señora*, galeón del tesoro procedente de Acapulco y con más de 400.000 pesos de oro y barras de plata a su bordo; satisfecho el corsario inglés y no encontrando salida hacia el Este, prosiguió y dio la vuelta al mundo para tornar a su puerto de salida: Plymouth; más tarde Cavendish, en 1588, desembarcó en Puerto Quinteros, amagó Arica y fue rechazado; bombardeó e incendió Paita y Guayaquil y no se detuvo hasta capturar el galeón del tesoro que venía de Manila. Llegó triunfante a Plymouth el 8 de setiembre del año arriba citado.

Finalizando el siglo XVI, el corsario holandés Van Noort volvería a amenazar las costas del Virreinato del Perú.

Todo lo anterior había ocurrido en un período escaso de 30 años, cuando las exportaciones de riquezas —y especialmente de oro y plata, como ya se verá en el capítulo siguiente— habíanse incrementado notablemente, gracias al empleo del azogue en el beneficio de metales preciosos dentro de las colonias de España en el Nuevo Continente.

Notas al Capítulo IV

1. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Lima, 1933, T. V., p. 392.
2. VALEGA, José M. *El Virreinato del Perú*. Lima, 1939, p. 27.
3. CALVETE DE ESTRELLA, Juan Cristóbal... *Rebelión de Pizarro en el Perú y Vida de D. Pedro Gasca*. Madrid, 1889, T. II, pp. 342-343.
4. (...).—Un peso de oro de buena ley equivalía en la época a 450 maravedís. Un ducado de oro (a 11 reales de vellón, de 34 maravedís cada uno) representaba 0.83 de peso.
5. CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit., p. 411.
6. Ibídem, pp. 412-413.
7. (...).—Catano (hoy Cataño), inmediato a San Juan de Puerto Rico, rada adentro de la boca de entrada entre Punta del Morro e Isla de Cabras; posición aproximada: lat. 18° 28'N., long. 66° 07'W.
8. CALVETE DE ESTRELLA... Op. cit., p. 424.
9. Ibídem, pp. 424-425.
10. Ibídem, p. 431.
11. FUENTES, Manuel Atanasio... *Memorias de los Virreyes que han gobernado en el Perú, durante el tiempo del Coloniaje Español*. Lima, 1859, T. I, p. VI.
12. CERDAN DE LANDA, Ambrosio... *Disertación Preliminar a los Apuntamientos Históricos*... Lima, "Mercurio Peruano", 3 de abril, 1794. Vide: *Memorias de los Virreyes*. Lima, 1859, T. I., pp. IX-XXX.
13. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., T. VII, p. 314.
14. Ibídem. Op. cit., p. 313.
15. Ibídem., p. 314.
16. AMERICA SIVE NOVI ORBIS, NOVA DESCRIPTIO.— From ORTELIUS ATLAS, 1570.— París (Bibliothèque Nationale. Cartes et Plans).
17. BLAEUW, Guiljelmo.— *América Nova Tábula*, 1634.

18. NAVARRA Y ROCAFUL, Melchor... *Memorias de los Virreyes que han Gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje Español*. Lima, 1859. T. II, p. 344.
19. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 29.
20. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., T. VII, p. 316.
21. THE HARKNESS COLLECTION in the Library of Congress.— *Calender of Spanish Manuscripts concerning Perú, 1531-1561*. Washington, 1932, p. 187.
22. Ibídem., p. 184.
23. Ibídem., p. 185.
24. (...).—THE HARKNESS COLLECTION... *Documents from early Peru the Pizarros and the Almagros, 1531-1578*. Washington, 1936, p. 216.— N.T.: "año del nacimiento de nuestro salvador Jesú-Christo., etc.". "Término usado para designar un año comenzando en Diciembre 26. Luego una fecha de Dic. 27, 1531, con esta terminología significaría en nuestro calendario, Dic. 27 1530".
25. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., T. VII, p. 318.
26. ESTADO MAYOR CENTRAL, EJERCITO ESPAÑOL... *Acción de España en el Perú (1509-1554)*. Madrid, 1949. Vide: *Apéndices*, Apéndice N° 17, p. 33.
27. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 31.
28. THE HARKNESS COLLECTION... *Calender of spanish manuscripts concerning Peru*, op. cit., p. 31.
29. LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú bajo la Dinastía Austriaca*. Lima, 1863, pp. 265-267.
30. THE HARKNESS COLLECTION... Op. cit., p. 209.
31. PAREDES DE, Julian... *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias*. Madrid, 1681, T. IV, p. 121 (Biblioteca del Congreso, Lima: Dirección de la Biblioteca).
32. LORENTE, Sebastián... Op. cit., p. 276.
33. ELIAS MURGUIA, Julio J.... *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1958, T. I, p. 91.
34. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, Virreinato. Lima, 1966, T. II, pp. 101-103.
35. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584*. Buenos Aires, 1950.— Prólogo de Armando Braun Menéndez, p. XXII.
36. LADRILLERO, Juan... *Descripción de la costa del mar océano desde el sur de Valdivia hasta el Estrecho de Magallanes*. Dada a la imprenta por primera vez por el historiador chileno Luis de Amunátegui en 1879: *La cuestión de Límites entre Chile y la República Argentina*. Santiago, 1879, T. I, pp. 427-446.
37. GUERRERO VERGARA, Ramón... Vide: *Expedición de Juan Ladriero 1557-1559*. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Santiago, 1880. Año VI, pp. 452-526. Imprenta Nacional, Bandera, Núm. 29.

38. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA, Mario... *Historia Universal de América*. Madrid, 1963, T. I, p. 525.
39. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 34.
40. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA... Op. cit., ibídem.
41. Ibídem., p. 526.
42. Ibídem., p. 527.
43. Ibídem. pp. 529-530.
44. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969, T. II, pp. 24-25.
45. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA... Op. cit., p. 529.
46. BROMLEY, Juan... *Recibimiento de Virreyes en Lima*.— Vide: Revista Histórica, Organo del Instituto Histórico del Perú. Lima, 1963, Tomo XX, p. 48.
47. MENDIBURU Manuel de... Op. cit., p. 101.
48. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 41.
49. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA... Op. cit., pp. 558-559.
50. VALEGA, José M.... Op. cit.— Vide (1), p. 42.— "El Virrey Conde de Nieva, tenía ilícitos amores con doña Catalina López de Zúñiga, esposa de don Rodrigo Manrique de Lara, la cual habitaba la casa que hace esquina entre la calle de Trapitos y la Plazuela de la Inquisición. A las 12 de la noche del 20 de febrero de 1564, en la calle de Trapitos se vió al Virrei descender del balcón de la mencionada casa por una escala. Estando para llegar a la calzada, cuatro hombres embozados atacaron al Virrei, con sacos de arena hasta dejarlo sin vida. Un caballero que se hallaba en el balcón de la familia Zárate, en compañía de sus esclavos recogió el cadáver del Virrei, lo cubrió con su capa y después de dar parte a los Oidores lo hizo conducir a Palacio, ocultando el asesinato. Al día siguiente toda la ciudad comentaba el hecho. Se celebraron pomposas exequias, siendo sepultado en San Francisco".
51. PAREDES DE, Julián... Op. cit., p.
52. LEVILLIER, Roberto... *Gobernantes del Perú*. Prólogo al tomo III. Madrid, 1921, p. 6.
53. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Un motín de mestizos en el Perú*. Madrid, 1965.— Tirada aparte de la Revista de Indias, num. 97-98 (Julio-Diciembre), pp. 375-377.
54. LORENTE, Sebastián... Op. cit., p. 294.
55. DEL BUSTO DUTHURBURU, José... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1973, T. III, vol. 2, p. 501.
56. LORENTE, Sebastián... Op. cit., p. 295. Vide: DEL BUSTO, op. cit., p. 511, quien difiere en la fecha del arribo, consignando la llegada a Colima en el 23 de enero de 1569, o sea un mes antes.

apítulo V

*Preocupaciones Navales Virreinales:
Drake ataca al Perú. La Economía
Colonial en el País y América: Sus
consecuencias relacionadas
con el mar*

*D. FRANCISCO DE TOLEDO, QUINTO
VIRREY DEL PERU*

La real cédula que nombró a este descendiente de los duques de Alba como Virrey, fue expedida en la ciudad de Aranjuez el 30 de noviembre de 1568 y firmada en el suntuoso Palacio Real por el soberano Felipe II.

El de Toledo venía a continuar el interrumpido mandato virreinal puesto que su antecesor, D. Lope García de Castro, vino hasta el Perú sólo en calidad de Gobernador y a raíz de la muerte del Conde de Nieva. Su nombramiento constituyó un ensayo político del monarca español sin mayores resultados efectivos. En cambio, D. Francisco de Toledo, traía consigo todos los títulos para ejercer la más amplia autoridad en su alto cargo, como Virrey del Perú, Gobernador, Capitán General de sus provincias y Presidente de la Real Audiencia de Lima.

Toledo llegó a la Ciudad de los Reyes el 26 de noviembre del año 1569 y fue —a decir del historiador José Valega— “el más grande de los virreyes de Nueva Castilla y Granada”. También se le ha venido a llamar en la historia “el gran tirano del Perú”, opinión que volcó como título de una de sus muchas obras el maestro, D. Luis E. Valcárcel. A su arribo a la capital —pues había desembarcado previamente en Paita— fue recibido por el Gobernador D. Lope García de Castro quien le entregó el cargo. El inexorable Toledo mandó abrirle Juicio de Residencia.

Numerosísimos fueron los actos políticos, administrativos y militares que ejecutó y llevó a buen término tan discutido Virrey durante su gobierno: dividió a la colonia en distritos y nombró

buen número de gobernadores; asignó jefes de las comunidades indígenas para reemplazar a los antiguos curacas; reglamentó los tributos y los hizo más humanos y justos; fomentó notablemente la minería así como la agricultura e impulsó la naciente industria del país; suprimió corruptelas tanto en el gobierno como en la justicia; demarcó territorios; extirpó el bandolerismo y el abigeato; fundó diferentes ciudades en los ámbitos de su jurisdicción; adquirió un gran edificio para instalar la Universidad Mayor de San Marcos, etc. Durante su gobierno surgió la primera imprenta que tuvo el Perú, cuyo dueño fue el italiano D. Antonio Riccardo, habiendo salido de sus talleres también el primer libro impreso aquí: "Pragmática sobre los diez días del año", en el que se propugnaba la reforma del Calendario Gregoriano así como "La Doctrina Cristiana y Catecismo para la instrucción de los indios", en castellano, quechua y aymara¹.

Es necesario dejar sentado que el 7 de febrero de 1569 —esto es decir, cuando aún el de Toledo se aprestaba para viajar al Perú como Virrey nombrado— se expidió en Madrid la real cédula que extendía a América los poderes del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición. Ya se ha apuntado en anteriores páginas que en Lima se instaló bajo la presidencia del licenciado D. Serván de Cerezueta, que el Fiscal fue el licenciado Alcedo y que actuó como Secretario, D. Eusebio de Arieca². También se inauguró la Sala del Crimen en la que sus alcaldes gozaban de las prerrogativas más drásticas que imaginarse pueda, con el fin de hacer efectivas las medidas punitivas en forma sumaria.

En 1570, al año de haber comenzado el gobierno de Toledo, se celebró en Lima el Primer Auto de Fe contra seis reos. Uno de ellos, el francés Mateo Salade, especie de anacoreta y santón al que se atribuían milagrosas curaciones fue quemado vivo en la hoguera y aún hogaño se conserva —como monumento arqueológico en Lima— la "huaca" que lleva su nombre y en la cual tenía su ermita.

SINTESIS DEL ASPECTO ECONOMICO DURANTE EL GOBIERNO DE TOLEDO

La creación de la economía peruana durante el siglo XVI constituyó uno de los aspectos más interesantes dentro de la relación entre España y esta colonia. Guido Luzzato, el gran historiador italiano especializado en asuntos económicos, se inclina a pensar y señalar que el gran papel de España fue la iniciación agrícola de América. Esto es verdad, desde que en los comienzos se pensó en convertirla en un centro de abastecimientos para Europa Occidental, tan maltratada por las continuas guerras y tan descuida-

da en sus cultivos agrícolas para el consumo. Otro tanto sucedió con el renglón de la ganadería, como esperanza para incrementar una producción alimentaria de gran futuro.

Sin embargo, teniendo en cuenta determinadas dificultades para la aclimatación, algunos rendimientos diferentes de semillas, cepas, tallos, etc., así como la comprobada supervivencia de cultivos aborígenes, puede afirmarse que la intensidad de la agricultura y la ganadería indígena se mantuvo, y que enriquecidas ambas con distintas especies que no conocíamos por provenir de otro continente, si en verdad progresaron en forma ostensible, constituyeron más bien un renglón agropecuario de consumo propio que de gran exportación. Aparte de ello, cuando por determinadas circunstancias la producción de algunos cultivos amenazaba competitivamente a su similar en la península —como en el caso de los olivos, por ejemplo— se ordenaba limitar sembríos y recortar cosechas, para no asestar golpes demasiado dolorosos a la economía agraria peninsular.

Pensamos más bien que el eje principal de la economía colonial en América fueron los metales preciosos. Los españoles particularmente vinieron a las Indias atraídos por aquel tipo de riquezas que eran aquí tan abundantes como poco cotizadas por los indígenas. Desde las técnicas del lavado en las antillas y tierras bañadas por el Caribe, pasando por el ansia de botines de guerra durante sus conquistas y actos políticos arteros —como el inicuo rescate de Atahualpa— las expediciones serias en búsqueda de mitos como “El Dorado”, la “Sierra de Plata” y otros más, la brújula de la ambición hispana resultó orientada hacia los metales preciosos. Así surgió una economía esencialmente metalística que con el oro del altiplano bogotano y las minas de México y el Perú, alcanzó ya un esplendor extraordinario entre los años de 1521 y 1537. Luego descendió marcadamente hasta que fue descubierta la famosa mina de plata del cerro de Potosí en 1545, ocasionando una afluencia enorme de dicho metal precioso hacia Europa.

Surgida nuevamente la esperanza y la confianza de encontrar otros ricos yacimientos, un manto de olvido cayó sobre la primitiva intención agropecuaria. La vertebración subsiguiente de ideas resultó pues lógica tanto dentro del aspecto social como del político, desde que la riqueza mineral podía ser explotada con relativa facilidad y rapidez, sin dejar pasar el tiempo para cosecharla.

En apoyo a esa marcada tendencia española hacia la explotación metalística durante todo el siglo XVI —y que creemos tuvo repercusiones sobre el tráfico marítimo y el aspecto naval dentro de nuestra propia interpretación histórica— cabe citar la autorizada opinión del profesor Vicens Vives; estableció tres fases de-

terminadas en el ritmo de importación de metales preciosos que hizo España; predominio de las importaciones de oro (1503-1540); equilibrio de importación con la plata (1540-1560) y predominio de importaciones argentíferas (1560-1630).

De otro lado, el mismo estudioso resumió en un cuadro harto explicativo de su obra histórica, la apretada estadística del tesoro americano transportado desde el Nuevo Continente hasta la península durante el siglo que se examina. Resulta interesante apuntar que a partir del beneficio de la plata mediante la técnica de amalgamación con el mercurio —que se traía a América desde Almadén, hasta 1564 en que se descubrió la famosa mina de Santa Bárbara en Huancavelica— la exportación de metales preciosos a España se triplicó, pasando de 11.2 millones de pesos a 34.4, tan sólo en tributos y caudales privados sin contar el contrabando que, según Hamilton, se estimaba en 50% de las remesas legales. Estas comparaciones son al final del siglo.

EL TESORO AMERICANO EN ESPAÑA
(En millones de pesos)

<i>Período</i>	<i>Estado</i> (Quinto y otros tributos de Indias)	<i>Privados</i>	<i>Total</i>
1503-1505	0,1	0,3	0,4
1506-1510	0,2	0,6	0,8
1511-1515	0,3	0,9	1,2
1516-1520	0,3	0,7	1,0
1521-1525	0	0,1	0,1
1531-1535	0,4	1,2	1,6
1536-1540	1,3	2,6	3,9
1541-1545	0,7	4,2	4,9
1546-1550	1,6	4	5,6
1551-1555	3,6	6,2	9,8
1556-1560	1,6	6,4	8,0
1561-1565	1,8	9,4	11,2 (azogue)
1566-1570	3,8	10,3	14,1
1571-1575	3,3	8,6	11,9
1576-1580	6,6	10,6	17,2
1581-1585	7,5	21,8	29,3
1586-1590	8	15,8	23,8
1591-1595	10	25,2	35,2
1596-1600	11	23,4	34,4 (fin de siglo)
Totales:	62,1	152,3	214,4

Este breve cuadro estadístico permite apreciar, muy claramente, el aumento experimentado por el Tesoro Americano en España desde mediados del siglo XVI hasta su término³; podría enriquecerse si se consideran las cantidades de oro y plata que fueron embarcadas hacia la península más o menos durante el indicado lapso. "Hamilton —apuntó Sánchez-Barba— cifra las cantidades de minerales enviadas a España entre 1521 y 1660 en 16.632.648 kgs. de plata y 181,234 kgs. de oro; a estas cantidades habría que añadir las de contrabando, estimadas, por lo menos, en un 50% del total de las importaciones legales"⁴.

Y seguimos al arriba mencionado historiador en lo referente al comercio marítimo entre España y América y viceversa, por considerar que su enfoque sobre este problema es claro, sintético y objetivo: "El tráfico —dice— se hizo siguiendo lo que se llamó "la carrera de las Indias", mediante una navegación larga y peligrosa por los temporales del Atlántico, los ciclones del Caribe y la activa acción de piratas y corsarios en dicha ruta, atraídos, como después veremos, por las sabrosas presas que tenían al alcance de sus cañones en la ruta del tráfico indiano. El negocio consistía en situar en América productos de consumo que alcanzaban altos precios por la gran demanda y la correspondiente pequeña oferta, que los mercaderes de Sevilla mantuvieron para prosperar en su negocio y alcanzar cada vez mayores beneficios. El oro y la plata americanos pagaban fácilmente los envíos hechos en exclusiva por los mercaderes sevillanos que, con frecuencia, se negaron a cargar las flotas para provocar una época de escasez en los territorios indianos y producir la consiguiente elevación de precios. Estos rasgos son suficientes para dejar establecida la estructura mercantil indiana: gran demanda y disponibilidad de numerario; pequeña oferta con el visible objetivo de mantener los precios altos y en alza; las grandes ganancias de los mercaderes sevillanos les hizo mantener a todo trance el régimen del monopolio que tantos beneficios les reportaba y continuar el abastecimiento de los comerciantes de ultramar con cuentagotas. Al otro lado del Atlántico se reproduce el cuadro del sistema comercial con muy pequeñas variantes: a la llegada de las flotas se verificaban ferias en los puertos terminales, trasladándose las mercancías después a los grandes centros distribuidores"⁵.

ORO Y PLATA: METAS DEL CORSO BRITANICO

Durante el gobierno del Virrey D. Francisco de Toledo la ofensiva naval británica contra el comercio español de ultramar adquirió relieves inusitados.

Ya se ha tratado en páginas anteriores acerca del ataque de John Hawkins —al que se hallaba unido Drake— a la fortaleza de San Juan de Ulúa, en Veracruz, allá por el año de 1568. En 1572 Francis Drake llevó a cabo la espectacular toma de Nombre de Dios, actuando siempre en latitudes septentrionales y luego de cruzar el Atlántico, pero sin pasar de un océano a otro en sus propias naves sino tras de arribar al Nuevo Continente y desembarcar en una cabecera de playa.

Recién el 15 de diciembre de 1577 levó de Plymouth al mando de cuatro barcos, decidido esta vez a utilizar como vía el estrecho de Magallanes e ingresar al Pacífico para atacar la costa occidental sudamericana y el Virreinato del Perú. Drake era uno de los famosos "Sea Dogs" de la Reina Isabel de Inglaterra y no un simple pirata. Ejercía más bien el corso auspiciado y apoyado directamente por su soberana, lo que el historiador mexicano Carlos Pereyra llama "la gran piratería que con el *Drac* llevaba músicos de cámara y corte de caballeros, y que tenía como asociada a la propia reina de Inglaterra"⁶.

Durante el período del de Toledo —y no dentro de su gobernación sino en Panamá— comenzó el Virrey a preocuparse de ataques británicos que precedieron al de Drake, cuando el pirata inglés John Oxnem y sus hordas amenazaron las costas del istmo en 1575. En páginas anteriores se vio también cómo el gobernante del Perú envió allá dos naves, con Diego Frías como capitán y Pedro Arana como Almirante, lográndose capturar vivos a los principales y conducirlos hasta Lima para seguirles proceso. Como luteranos que eran, fueron sometidos al Tribunal del Santo Oficio y sus condenas —cuyas sentencias emitidas el 29 de octubre de 1581, tras varios años de prisión y tormento y durante el III Auto de Fe— resultaron cruelesísimas. Si cabe recordarlas, puesto que de ellas ya se trató en el capítulo III de esta obra, diremos que Oxnem y el portugués López recibieron cadena perpetua; y que Johan Butler y Thomas Xervel, tras recibir penas menores, terminaron sus vidas al ser ahorcados en prisión por orden de los Alcaldes del Crimen⁷.

Volviendo a Drake diremos que si bien sus correrías anteriores llevadas a cabo por el Caribe, Santo Domingo, Cartagena y Florida (St. Augustine) le dieron pocos tesoros, logró capturar 240 cañones⁸. Sin embargo en 1572, durante el mismo ataque a Nombre de Dios, en Panamá, emboscado entre los parajes istmeños con su gente y distribuyéndola adecuadamente a lo largo de la ruta seguida por las caravanas de mulas que transportaban los caudales de particulares y los tributos regios de un océano a otro, llegó a apropiarse en tierra de grandes tesoros. Trasladado el botín al escondido refugio donde tenía sus naves y embarcaciones

menores, redondeó su viaje y zarpó hacia Inglaterra por la vía del Atlántico que fue su ruta acostumbrada hasta 1578.

Así pues Francis Drake, luego de este espectacular éxito difícil de repetirse puesto que los españoles tenían que haber tomado las precauciones necesarias para no dejarse sorprender nuevamente, decidió cambiar sus tácticas y ensayar el pasaje del estrecho de Magallanes por el sur, para atacar las más ricas colonias hispanas en el lado del Pacífico. Ya se ha visto cómo zarpó de Plymouth con 4 barcos el 15 de diciembre de 1577 con dicho propósito; cómo su fuerza naval quedóse reducida a un solo buque: el *Pelican*, el curso de esta nave prosiguió en solitario raid por las aguas del Pacífico, antes de que su capitán decidiera ejecutar la vuelta al mundo y convertirse en el primer súbdito inglés que efectuó aquel periplo que tanta audacia y valor requería.

Mientras tanto en las costas virreinales agitadas por tantas convulsiones internas, más se había cuidado de sofocar rebeliones que de prevenirse de ataques por mar. Sofocada en forma cruenta la de Hernández de Girón en 1554, al año siguiente comenzó el gobierno enérgico, tiránico y fuerte de D. Andrés Hurtado de Mendoza, decidido a poner orden en la tierra e implantar una verdadera organización colonial logrando ambos objetivos.

Una de sus primeras medidas fue la de *"quitar las armas en beneficio real, a todos los particulares que las usaban. Llegó a formar un arsenal"*⁹.

Sus sucesores, el de Nieva, García de Castro y el mismo Virrey Toledo mantuvieron —por obvias razones— dicho status desde que estaban frescos aún los maniáticos horrores cometidos por Lope de Aguirre "el traidor" en 1561, la rebelión de los mestizos en 1567, y la continua agitación interna de españoles descontentos e indígenas que amenazaban con levantarse y eran una latente amenaza contra la estabilidad política.

Mientras el Virrey Toledo gobernaba con dura mano y se preocupaba de legislar enérgicamente llegando a todos los rincones del territorio con sus innúmeras ordenanzas, las armas se hallaban sólo en poder de las milicias autorizadas; los arcabuces, picas, espadas y alabardas, hacía ya tiempo que no se usaban para fines de entrenamiento; las mechas, pólvora y municiones, podía decirse que brillaban por su ausencia en las ciudades y puertos costeros.

El Pacífico hacía honor a su nombre por aquellos tiempos desde Chile hasta Panamá, porque el peligro de corsarios o piratas parecía haberse concentrado en el Caribe o en las cercanías del istmo debido a la peligrosidad de mares y vientos, ya durante el pasaje por Magallanes, ya circundando el Cabo de Hornos.

Sin embargo hubo cierta preocupación virreinal para proteger el tráfico —hacia tierra firme y con mercaderías o caudales— de

los buques mercantes que cubrieran esta ruta. El gobernante se cuidaba de las naves en mar abierto únicamente; respecto de puertos y ciudades vecinas, el peligro se consideraba remoto e indigno de tomarse en cuenta. Veamos:

Tanto el 31 de mayo como el 4 de julio de 1576, D. Francisco de Toledo emitió dos provisiones para Agustín Ramírez de Molina —ambas refrendadas por Alvaro Ruiz de Navamuel— para que equipara sus naves mercantes con cañón adecuado y pertrechos militares *para protegerlas de los corsarios luteranos que navegaban en el Mar del Sur*. En la primera el Virrey instruyó a Ramírez para que comprara estaño, bronce, cobre y otros materiales necesarios, así como que concertara con los propietarios de los barcos para que trajesen carbón del valle de Chincha para este propósito. En la segunda, le ordenó que equipase sus buques mercantes con armas adecuadas para el mismo fin. El Virrey instruyó a Ramírez para que tuviese 250 lanzas hechas de hierro y erigiese cobertizo y defensa para circundar el cañón¹⁰.

ATAQUES DE DRAKE AL VIRREINATO DEL PERU

Poco después de zarpar de Plymouth a mediados de diciembre de 1577 como ya se dijo, Drake abordó un navío portugués en las vecindades de las islas Cabo Verde y capturó a su piloto, Nuño da Silva, experto marino que mucho le iba a servir en sus correrías posteriores, gracias a sus conocimientos sobre mares y costas del hemisferio austral y sus continuos quehaceres con las cartas lusitanas de navegación.

Después de muchas vicisitudes relacionadas con el pésimo tiempo que encontró durante la travesía, con un motín a bordo que tuvo que debelar enérgicamente y otras muchas dificultades climáticas que le hicieron zozobrar un barco —de los cuatro que mandaba— obligando a otro a regresar a Inglaterra por averías, y al tercero y más pequeño, a zarpar como Aviso rumbo al puerto de partida para llevar la buena nueva de que Drake había logrado vencer el estrecho, el corsario inglés se halló solo con su nave en pleno Pacífico, dispuesto a iniciar su arriesgada empresa y confiado en que su pasaje por Magallanes pronto se conocería en la corte de la Reina Isabel.

Desgraciadamente no fue así —pues como ya se ha dicho anteriormente— el pequeño barco de Aviso naufragó, fue atacado por los naturales y su capitán logró llegar a Albión seis años después.

Drake comandando el *Pelican* comenzó a barajar la costa hacia el norte del paralelo 58° S., desembarcando en varias oportunidades en busca de caudales y tributos que pudieran estarse remitiendo al centro geopolítico del Virreinato del Perú por tierra o



El corsario inglés, Sir Francis Drake.

en espera de alguna nave que los transportara. Así atacó Valparaíso, Tarapacá y Arica para llegar finalmente al Callao. En este lapso —apuntó el marino e historiador Villiers— “capturó en el viaje una tonelada de plata, sacándola del lomo de las llamas” [que él llamaba “pretty cows”; “vacas bonitas”]¹¹.

La sorpresa que produjo la entrada de Drake a las aguas del Pacífico, y por ende al espacio marítimo del Virreinato del Perú, fue tremenda. Indolentes sus gobernantes respecto de un peligro casi inimaginable en este sector, pero concededores del vandalismo e innúmeras tropelías ejecutadas por los piratas franceses en las Antillas y la región del Caribe, debieron estar prevenidos pero no fue así. A la luz de la Historia no puede disculparse la total ausencia de medios defensivos y de ataque durante el gobierno del de Toledo ante la presencia de Drake frente a nuestro litoral. Afortunadamente —y por la circunstancia de contar con un solo barco— su actividad fue prudente, limitándose al robo de caudales y a algunos desembarcos sin trascendencia mayor; pero, dado el encono que sentía el corsario inglés contra España, pudo ser mucho peor. Con todo, el daño causado resultó considerable puesto que, fuera de destruir apreciable número de buques, incendiando unos y dejando otros al garete mar afuera y con velas desplegadas, capturó un apreciable botín en metales preciosos que redondeó el éxito de su viaje y coronó la audacia y atrevimiento de que hizo gala.

Su expedición al Pacífico por la vía del estrecho magallánico fue también una suerte de alerta para el Perú colonial. A propósito de ella y a partir de dicho momento, se comenzó a tomar diversas medidas de precaución que antes no se habían practicado en materia de defensa naval, ante la certidumbre demostrada de que existía una puerta abierta al sur del continente y que el Océano Pacífico, ese Mar del Sur descubierto por Balboa, podía perder en cualquier momento su tradicional apacibilidad y convertirse en un teatro marítimo de operaciones sangriento, brutal y devastador.

Dentro de una versión no literal del texto, abundante en las citas acerca de funestos presagios celestes que anunciaron la entrada de Drake como un castigo divino, se extracta la crónica escrita al respecto por el obispo Fr. Reginaldo Lizárraga en su “Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile”, por considerarla como un relato de la época hecho —a tenor de lo expresado por los distinguidos historiadores que seleccionaron “Los Cronistas de Convento”— “con la viveza y frescura de testigo presencial...”. Resumimos:

Residiendo el Visorrey don Francisco de Toledo en la ciudad de Los Reyes —apuntó Lizárraga— “entró en el puerto de ella un

navío inglés, enemigo, con un capitán llamado Francisco Draque, de noche, sin que hubiese imaginación que tal pudiese suceder, en el cual tiempo de la ciudad de Los Reyes no había un grano de pólvora, ni gentilhombre lanza que tuviese lanza, ni gentilhombre de arcabuz que tuviese arcabuz por se los haber comido y no les haber pagado lo situado por el Marqués de Cañete, de buena memoria. El ejercicio de las armas se había olvidado no sólo en aquella ciudad, sino en todo el reino, por haber mandado el Visorrey ningún hombre caminase con arcabuz so pena de perdido, y a los corregidores de los partidos tenían mandado lo ejecutasen....".

La fecha en que Francis Drake entró al Callao fue el 13 de febrero de 1579 y lo hizo por el llamado "Boquerón", que es un peligroso pasaje situado entre las dos islas que están frente a dicho puerto —"San Lorenzo" y el "Frontón", actualmente— y la costa aleña.

Explicando el cronista conventual la incursión de Drake en el Pacífico desde el comienzo, escribió así:

"Sólo él desembocando de la vuelta sobre mano izquierda [se refiere probablemente al tramo meridional del estrecho], costean-do la tierra y costa primero de Chile, donde en el puerto de Valparaíso, viniendo falto de comida, halla dos o tres navíos con oro, aunque poco; no fueron 30.000 pesos; halla comida y vino, y proveyéndose de lo necesario, costean-do, sondando los puertos y las caletas, sin que hallase resistencia alguna, viene hasta el puerto de Coquimbo, a donde, no hallando que pillar, treinta leguas de allí, o poco más, llegó a la bahía Salada...".

En este último punto Drake permaneció aproximadamente dos meses carenando el *Pelican* y construyendo una lancha. El capitán español Gaspar de la Barrera, con un grupo de gente armada, acudió para oponerse a los corsarios mas llegó tardíamente, cuando éstos habían zarpado con rumbo a Arica. La Barrera no continuó porque su comisión era hasta los términos de Chile.

Llegado Drake a Arica sólo encontró tres navíos y no juzgó prudente desembarcar. En tierra lo esperaba gente armada al mando del corregidor y tesorero del Rey, D. Pedro de Valencia.

Sirviéndose de su batel abordó las tres naves que halló abandonadas por sus tripulaciones. Sólo consiguió apoderarse de una cantidad de barras de plata equivalente a 12.000 pesos, así como de 150 botijas de vino de Castilla. Decepcionado Drake por tan escaso botín, mandó incendiar aquellos barcos y zarpó hacia el puerto de Arequipa ["puerto de Chile" se le llamaba en la época, según Lizárraga] arribando a él en tres días.

En más o menos veinticuatro horas y con suficiente adelanto, llegó, precediéndolo, una posta enviada por tierra y desde Ari-

ca, con mensaje del corregidor Valencia sobre la presencia de los corsarios ingleses en aguas del Perú. El único navío que se encontraba en puerto y cuyo propietario era un vecino apellidado del Río, tuvo así tiempo para desembarcar su carga y ponerla bajo recaudo antes de que llegase el buque de Drake: estaba constituida por 1.200 barras de plata pertenecientes al Rey y a particulares, destinadas al puerto de Los Reyes.

El corsario hizo abordar la nave y revisarla concienzudamente. Sin mostrar hostilidad contra los habitantes, procedió luego a sacarla del puerto y largarla al garete, con todas sus velas izadas o "altas" como apuntó el cronista Lizárraga.

Drake no desembarcó y prosiguió hacia el puerto de Los Reyes. De inmediato se despachó desde el de Arequipa un mensaje para que transmitiese el alerta a la capital. Anticipándose también a los corsarios, llegó a Surco y dijo lo que tenía encargado al corregidor Puga. Este "le tuvo por loco y que venía borracho, y aun dicen le echó en la cárcel", expresó Lizárraga en sus crónicas. Así fue que el Virrey no pudo ser avisado a tiempo y el *Pelican* de Drake entró al puerto durante la noche del 13 de febrero de 1579, hábilmente asesorado por el piloto portugués Nuño da Silva. La sorpresa resultó completa.

"... Finalmente él entró, y anduvo picando cables, y aun preguntando si el navío de San Juan de Antón estaba en el puerto, que no sabemos quien le dijo se había fletado en él la cantidad de plata que le tomó"... "El Francisco [Lizárraga se refiere a Drake] no se atrevió, ni le convenía, saltar en tierra, porque en las ventanas de las casas, rompiendo sábanas, y por las puertas, hicieron mechas y las encendieron, para que el luterano creyese eran arcabuces".

El número de barcos que Drake echó al garete picando sus cables fue de doce según Mendiburu. El corsario desistió de atacar el Callao, que como ya se ha visto se encontraba inermes, continuando su navegación hacia el Norte y la búsqueda del navío de la plata que conducía el maestro vizcaíno San Juan de Antón. Esta nave, que hacía solamente unos días había zarpado para Tierra Firme, llevaba a su bordo caudales de particulares y tributos del Rey. No sospechando siquiera la presencia de corsarios que seguían sus aguas, iba recalando en diversos puntos de su itinerario para recolectar tributaciones adicionales y algunas cargas.

La consiguiente demora que tales escalas produjeron durante su travesía, permitió a Drake darle alcance a la altura del cabo San Francisco (costa actual del Ecuador; al norte de la bahía de Mompiche). Intimidado el buque a rendirse mediante un disparo de cañón, los corsarios procedieron a abordarlo; "...ríndense, roba el luterano —apuntó Lizárraga— cuanta plata en él había, más

de 400.000 pesos ensayados; a los nuestros no les hizo otro daño que quitarles las haciendas; no venía por más”.

“El capitán Francisco de Draque prosiguió su viaje a la costa de México, donde tomó otro navío que del puerto de Guatulco había salido para estos reinos cargado de mercaderías, y como no venía por ropa, sino por plata, dejóle seguir su derrota, tomando algunas cosas de que tenía necesidad, cuales eran velas y jarcias, y sus soldados tomaron algunos fardos de ropa, no en mucha cantidad, y pasando delante siguió la derrota a la China: de allí, la que hacen los portugueses, y la volvió a entrar en el mar Océano, y de allí a Inglaterra, cargado de barras de plata”¹².

Las prolongadas singladuras que tuvo que cubrir el *Pelican* antes de llegar a Plymouth el 26 de setiembre de 1580, constituyeron toda una hazaña que puso en su cúspide la fama de Drake. Este intrépido marino fue el primer inglés que dio la vuelta al mundo. Ya se ha visto en anteriores páginas que a su arribo a Inglaterra la Reina Isabel le armó caballero en Deptford, sobre el Támesis, y habiendo concurrido personalmente a bordo del *Pelican* (que fuera luego rebautizado como *Golden Hind*), le concedió abiertamente su protección. “Presentó a la reina Isabel más de 800 mil pesos”, apuntó Mendiburu¹³.

Teniendo en cuenta el resumen de las actividades de Drake hecho en capítulos precedentes, solamente hemos querido consignar, a mayor abundamiento, la crónica del obispo Lizárraga referente a su ataque a las costas del Virreinato del Perú. Este cronista —testigo presencial de las inútiles reclamaciones de los mercaderes ante el de Toledo, para perseguir al corsario o adelantársele en embarcaciones pesqueras y dar oportuno aviso al *Nuestra Señora*, que éste era el nombre de la nave de San Juan de Antón— merece credulidad en sus apreciaciones acerca del monto de los caudales embarcados: “más de 400.000 pesos ensayados”. Toda la plata y riquezas pasó al poder de Drake frente al cabo San Francisco. Durante el intervalo el Virrey Toledo, sin armas ni esperanzas, intentó tardíamente seguir al corsario por mar hasta México pero fracasó: Frías, Arana y otros retornaron a poco de salir.

Aquella actitud se tomó para cubrir las apariencias.

Puede añadirse que Drake capturó un patache en Paita antes de hacerse del tesoro arriba mencionado. Que navegó, ya cargado con el jugoso botín del *Nuestra Señora*, hacia el norte frente a las costas de Florida y California buscando inutilmente un pasaje inexistente que le permitiese ir a Europa. Al no hallarlo, cambió su rumbo a las islas de la Especería en las cuales se proveyó. Habiendo tocado en Mindanao (Filipinas) y casi perdido su barco en un arrecife coralino de las Celebes, logró milagrosamente sal-

varlo, y, arrojando al mar cañones y especias, continuó una larguísima navegación en demanda del Continente Africano, llegando a cubrir 9,700 millas entre Java y Sierra Leona (Guinea) durante 68 días de travesía.

Después de 2 años, 10 meses y algo más arribó a su puerto de salida: Plymouth, cargado hasta los imbornales el *Pelican* con el magnífico botín que llevaba.

LA REACCION VIRREINAL: POSTAS, ARMADILLA Y FORTIFICACIONES

Ante el duro revés que sufrió el Virreinato del Perú con el sorpresivo ataque de Drake, D. Francisco de Toledo se vio obligado a ejecutar las medidas más urgentes y aconsejables —por tantos años descuidadas— para prevenir cualquier otra intentona, ya de piratas ya de corsarios, que pudiese amagar nuevamente la tranquilidad proverbial que habían gozado las colonias españolas en este lado del Pacífico.

Chasquis:

Como en caso de sobrevenir cualquier entrada sorpresiva de corsarios o piratas a las aguas del virreinato, se tornaba imprescindible disponer de comunicaciones rápidas y eficientes que llevaran las noticias a los puntos estratégicos más necesitados de información, el de Toledo recurrió a un sistema probado como seguro para esta clase de cometidos: el de "chasquis".

En este caso el Gobernante español, conocedor de las dificultades que presentaba el terreno de la Región de los Llanos —que así llamaron inicialmente a la costa del Perú conquistadores y cronistas— volvió sus ojos al practicismo indígena, para apoyarse en las enseñanzas ancestrales de los incas.

La magnífica red caminera que se extendía a increíbles distancias del Cusco, garantizaba el cumplimiento cabal de su propósito en casos de emergencia.

Refiriéndose específicamente a este punto, el historiador británico Arnold Toynbee anotó en una de sus obras: "Los incas, igualmente, consolidaron sus conquistas por medio de caminos. Un mensaje podía ir del Cuzco a Quito —distancia de más de mil millas en línea recta, y acaso, por camino, unas quinientas millas más— en unos diez días"¹⁴.

Ante la incursión de Drake, Toledo ordenó poner en práctica el sistema de "chasquis" como una medida transitoria y pasajera, vigente sólo mientras durase el peligro que significaron los corsarios ingleses.

Sin embargo, y como muchas veces ocurrió, el abuso de ciertas autoridades para seguir disfrutando de tan rápido servicio de correos que mantenía a los corregidores al día con las más importantes noticias, se hizo presente. El Virrey Toledo, hombre estricto y decidido a hacer que sus disposiciones y órdenes se cumpliesen cabalmente, puso coto de inmediato a las trasgresiones que en tal ocasión se registraron, enviándoles comunicaciones personales y específicas bajo su firma a quienes se apartaron de lo establecido. Resumimos el texto de una de ellas:

"Dn. Francisco de Toledo, virrey. Carta a Francisco de Mendieta, Corregidor del pueblo de Santa, o a su subordinado en su ausencia. Firmada.

Preguntándole por qué no había discontinuado el uso de Chasquis —que, como había ordenado, era sólo una medida de emergencia tomada durante el pasaje de los "Corsarios Ingleses" por el estrecho de Magallanes al Mar del Sur—, prohibiéndole utilizar a cualquier indio para acarrear despachos si no se le pagaba el jornal establecido.

Añadía el gobernante enérgicamente, que si el Virrey deseara servicio de mensajeros entre corregidor y corregidor, lo ordenaría mediante cédula.

Esta carta fue fechada en Los Reyes, a 8 de agosto de 1580, y llevaba la firma del propio Toledo. (Versión no literal del texto)¹⁵.

LA ARMADILLA DE TOLEDO

Durante el año de 1579 en que Drake incursionó en el Mar del Sur y luego de sus exitosas correrías en este lado del Pacífico, el Virrey D. Francisco de Toledo intentó perseguir al corsario infructuosamente.

Tres fueron las oportunidades en que lo hizo mediante el envío de otros tantos improvisados grupos de naves, sin que ninguno de ellos hallase al *Pelican*, desde que, como sabemos, el barco inglés siguió una caprichosa ruta y terminó dando la vuelta al Mundo hasta arribar a Plymouth.

En la primera ocasión —y como ya se indicó en forma muy breve— zarparon dos naves del puerto de Los Reyes tras el corsario. Como Capitán General iba Diego de Frías Trejo, siendo comandado el buque en que se embarcó por Miguel Angel Philipón. En el otro barco fue como Almirante Pedro Arana. Llevaban unos trescientos soldados novatos. Contaban con la asesoría de Pedro Sarmiento de Gamboa. Tenían orden de seguir al enemigo hasta la costa de la Nueva España..., "pero como el enemigo había pasado adelante, sin hacer otro efecto, se volvieron al Callao"¹⁶.

En la segunda oportunidad, es decir antes de terminar el mes de febrero en cuyo día 13 se produjo la llegada de Drake al Callao,

zarpó otra pequeña fuerza constituida también por dos naves y llevando como Capitán General al sobrino del Virrey, D. Luis de Toledo. Diego Frías fue esta vez su Almirante y el ya citado Philipón actuó como Piloto Mayor. La salida del puerto tuvo lugar el viernes 27 de febrero de 1579 y, "minutos antes de partir, el Virrey dio el título de Maestre de Campo al castigado Pedro de Arana"—apunta el historiador Del Busto— habiendo anotado antes que, tanto Arana como Alvaro de Mendaña que iba en su compañía durante la primera expedición contra Drake, a su arribo al Callao fueron mandados apresar por el de Toledo por causas no esclarecidas. Se refiere a lo relatado por el propio Sarmiento de Gamboa¹⁷.

Esta segunda búsqueda del corsario resultó también infructuosa, y pese a que llegó hasta Perico (Panamá) y verificó las declaraciones del maestre San Juan de Antón sobre el robo del tesoro embarcado en el navío *Nuestra Señora* efectuado por Drake, tuvo que regresar al Callao la expedición, esta vez al mando de Diego Frías Trejo como Capitán General —recuérdese que era el Almirante—, debido a que el titular, D. Luis de Toledo, había recibido órdenes del Virrey, su tío, para continuar viaje hasta España. Diego Frías se embarcó en la nave Capitana (A).

(A).—El autor considera que, en este punto del trabajo, debe efectuarse una necesaria aclaración con respecto de las jerarquías o rangos navales de la época. Estos, a su vez, originaban que las naves en que se hallaban embarcados quienes los ostentaban, fuesen llamadas "Capitana" y "Almiranta" en los respectivos casos.

La "Capitana" era la que llevaba izada la insignia de mando correspondiente al Capitán General de los Ejércitos o Fuerzas de Tierra y Mar. Como este rango militar lo tenía en propiedad el Virrey, si éste no se encontraba embarcado, usaba tal insignia —en su representación— quien ejercía el mando de la fuerza naval.

La "Almiranta" era la segunda nave en rango o jerarquía. Subordinada a la "Capitana", llevaba a su bordo al Almirante titular, como asesor técnico en asuntos de mar y guerra.

Este ordenamiento jerárquico naval se mantuvo conservadoramente durante el siglo XVI y prosiguió durante mucho tiempo.

Recién en el siglo XVII y hallándose oficializada la Armadilla del Mar del Sur, fue objetada la legislación vigente que establecía como remuneración para el Almirante de ella el haber de un capitán de infantería. Para justificar este procedimiento ante la Ley, se le reservaba ficticiamente el mando de una compañía veterana de la guarnición del Callao.

En 1685 —ante la amenaza piratesca de David y Marcerty— el Almirante Antonio Beas ejerció el cargo, renunciando al sueldo. Muy alturadamente hizo su reclamación por escrito. La Corona la aprobó y dispuso las medidas tendentes para reparar tan anómala situación.

El hecho de que D. Francisco de Toledo hubiese nombrado a su sobrino para ejercer el mando como Capitán General unido al nuevo fracaso de la segunda expedición y a la noticia del robo de la plata por los corsarios, resultaron motivos para que el fogoso predicador dominico Sanabria acusara —en pleno púlpito y en presencia de la nobleza— de nepotismo al Virrey gobernante. A consecuencia de su osadía fue deportado a Panamá; como durante su sermón pronosticó al de Toledo la pérdida de unas barras de plata que estaba por enviar a su familia, si no daba algo a los conquistadores pobres de lo mucho que otorgaba a otros con menos méritos, por ironía o sarcasmo fue embarcado en el mismo galeón que transportaba dichos caudales. En Panamá murió de fiebres infecciosas.

“Agrega Meléndez —apuntó el historiador Valega— que la predicción se cumplió y que el galeón naufragó”¹⁸.

LA EXPEDICION DE SARMIENTO DE GAMBOA.— DON FRANCISCO DE TOLEDO

Ante los infructuosos esfuerzos por encontrar a Drake, hechos primero por la improvisada expedición de Diego Frías Trejo y luego por la que capitaneó D. Luis de Toledo, el Virrey resolvió enviar una tercera mucho mejor organizada, otorgándole el mando de ella a D. Pedro Sarmiento de Gamboa con el rango de Capitán Superior.

Ocho meses habían pasado desde la súbita aparición del corsario inglés en el Callao. Lejos de suponer que Drake tuviese en mente intentar la vuelta al mundo por la ruta occidental, el pensamiento español se inclinaba vivamente a pensar que el *Pelican* intentaría regresar a Europa por el Estrecho de Magallanes, esto es decir, utilizando la misma vía que le permitiera ingresar al Mar del Sur y que le era ya conocida. Teniendo en cuenta la lentitud de la navegación por aquellos tiempos, la demora que forzosamente emplearía en sus exploraciones y correrías, y las inesperadas tormentas que pudieran azotarle durante las singladuras que tenía que efectuar, aquellos ocho meses arrojaban una posibilidad de hallar al barco inglés, un tanto remota pero factible, que sólo se haría viable enviando una armadilla capaz de bloquear la boca del estrecho que daba al Pacífico.

La tercera expedición naval que zarpó el 11 de octubre de 1579 a órdenes de Sarmiento de Gamboa, salió pues del Callao después de jurar la “Instrucción” que para aquellos casos se proveía y llevando un doble propósito:

Primero.—Agotar las últimas posibilidades de encontrar a Drake cuando retomara el estrecho, para tratar de recapturar los tesoros de que se había apropiado y batirlo.

Segundo.—Reconocer y explorar el Estrecho de Magallanes para fortificarlo después. Con ello se pensaba impedir futuras incursiones de Corsarios o piratas en la Mar del Sur.

En caso de encontrar a Drake, Toledo le pedía a Sarmiento: "*Procuraréis de lo prender, matar o desbaratar, peleando con él, aunque se arriesgue cualquier cosa a ello*"¹⁹.

En lo referente a la expedición misma *para descubrir la entrada del estrecho por el lado del Pacífico*, su ingreso en él, su completa exploración y el detallado registro que debía llevarse a bordo —diariamente y leyéndolo a toda la dotación— para que luego lo autenticaran bajo firma como testigos, honra al virrey Toledo la minuciosa redacción de sus "Instrucciones". En éstas ordena a Sarmiento de Gamboa que, una vez efectuado el zarpe del Callao, navegue "sin tocar costa ni reino de Chile" hasta los cincuenta y cuatro o cincuenta y cinco grados, esto es decir, en viaje directo hacia la boca del estrecho.

A grandes rasgos, desde que las "Instrucciones" resultan bastante extensas, resumimos aquí su contenido: conducta cristiana de sus marinos; enterarlos de la misión y sobre el armamento que llevaban las naves; organizar la navegación de ambas en conserva; verificar continuamente posiciones y dejar señas en tierra; descubrir la o las bocas de entrada; tomar posesión formal de las tierras descubiertas y del estrecho a nombre del Rey; tratar bien e informar sobre los naturales que encontrasen; salir hacia el Mar del Norte [Atlántico] verificando todas las bocas del estrecho hacia ese lado; enviar información a Lima vía Gobernador del Río de la Plata; haber estudiado —durante el pasaje— los puntos estratégicos a ser fortificados más tarde; que uno de los navíos procediese a España para informar al Rey y que el otro regresara a su puerto de origen; que se averiguase sobre posibles asentamientos o refugios de corsarios durante la ruta, etc., etc.

La expedición que tan detalladamente se encomendó a Sarmiento de Gamboa tuvo en este ilustre marino al más fiel cumplidor. Su lealtad a toda prueba, su tenacidad, arrojo y valentía, unidos a su vasta preparación como navegante, cosmógrafo, hidrógrafo, cronista y escritor de prosa llana pero amable, precisa y entretenida, han hecho de este notabilísimo hombre de mar del siglo XVI una figura admirable y señera.

Zarpada la armadilla del Callao como ya se expresó líneas arriba y llevando como Capitán Superior a Sarmiento de Gamboa, éste izó su insignia en la *Nuestra Señora de la Esperanza* que pasó a ser la capitana. Como su Almirante fue nombrado D. Juan de Villalobos y Figueroa, quien embarcó en la *San Francisco* que a su menor tonelaje unía una mayor ligereza. De Piloto mayor y a bordo de la nave almiranta iba Hernando Lamero. Los pilotos restantes eran

Antón Pablos y Hernando Alonso, siguiendo el mismo orden indicado para los barcos de la armadilla; alférez de la fuerza naval fue Juan Gutiérrez de Guevara. Ciento doce hombres conformaban la totalidad de los tripulantes: cincuenta y cuatro en cada nao, ciento ocho por todos, estando los restantes destinados al servicio.

Cada navío llevaba dos piezas de artillería medianas y unos veinte arcabuces (cuarenta entre ambos), "y pólvora, plomo, mecha, picas, morriones de cuero, algodón y mantas para escaupiles, que son unos petos estofados que se hacen para armaduras del cuerpo". Todo esto de la casa de munición de Su Majestad²⁰.

Ambas naves habían sido escogidas personalmente entre las que fueron llegando de Panamá por el propio Virrey Toledo, quien luego de adquirirlas de sus dueños, encargó su alistamiento general al Factor del Rey en el Perú, D. Francisco Manrique de Lara y López de Zúñiga; éste procedió a disponer todos los trabajos necesarios así como el correspondiente aparejamiento. Resulta interesante anotar que entre los hombres reclutados para esta expedición figuraron algunos de esta tierra del Perú. Desconocemos sus nombres pero a ellos aludirá Sarmiento de Gamboa más tarde, en el Acta de Posesión del Estrecho "vulgarmente llamado de Magallanes" que fuera bautizado por él como Estrecho de la Madre de Dios, al referirse al excedente de las dotaciones: "... Los demás, gente de servicio, mulatos, negros e indios, van buenos, y la nao aderezada"²¹.

Durante la navegación hasta la boca del estrecho y no obstante el explícito contenido de la "Instrucción del Virrey" así como el texto de la "Orden del Capitán Superior" del 11 de octubre de 1579, el navío *San Francisco* que se hallaba bajo las órdenes del Almirante D. Juan de Villalobos y Figueroa se había separado de la Capitana. Aquella actitud constituyó indudablemente un acto de desobediencia, sostenido por el temor que inspiraba la empresa y por la seguridad de que el audaz Sarmiento de Gamboa no desistiría de llevarla a cabo, costara lo que costase.

A la entrada del estrecho el Capitán Superior esperó inútilmente quince días al Almirante Villalobos. Al terminar dicho plazo —desoyendo la voz de sus pilotos que le decían que era tentar a Dios seguir adelante, sin cables ni anclas apropiados para las profundidades de esos fondos— Sarmiento de Gamboa ordenó enderezar por el Estrecho: "*como tenía determinado, con la confianza que tenía en Dios y en su gloriosísima madre, de perseverar hasta el fin en acabar el descubrimiento o la vida en él*"²².

Era el 6 de febrero de 1580, habíanse cumplido los plazos convenidos y ordenados para la espera en caso de que cualesquiera de los navíos derrotase y no estuviera a la vista del otro, y en la citada fecha, implícitamente, terminaba el acecho que se había concertado previamente para hallar al corsario Drake cuando éste

intentase retomar el Estrecho de Magallanes para dirigirse a Inglaterra.

El primer propósito de los expedicionarios se consideraba cumplido, y con creces, al cabo de un año de la sorpresiva incursión de aquél en el Mar del Sur. Sus resultados también fueron infructuosos en toda la línea, desde que los barcos que en tres oportunidades armó y envió el Virrey Toledo para buscarlo y batirlo, habían navegado en pos de un escurridizo fantasma inalcanzable a través de la inmensidad del mar.

LA FORTIFICACION DEL ESTRECHO: VIAJES PARA LOGRARLA

Como ya se ha esbozado anteriormente, el primer viaje de Sarmiento de Gamboa fue de exploración, estudio, levantamiento de cartas del Estrecho, toma de posesión, cambio de nombre y acopiamiento de toda clase de informaciones tendientes a ilustrar la practicabilidad de fortificarlo. Con todo este bagaje de conocimientos debía navegar hasta España al salir al Atlántico, entrevistarse con el propio monarca, y luego de convencer a Felipe II y concretar el común deseo de erigir sólidas defensas en sus puntos más estratégicos, organizar una nueva expedición de regreso —ya en grande, con aprovisionamientos, materiales de construcción, cañones, armas blancas y de fuego, pólvoras, municiones y toda clase de pertrechos— para hacer realidad el asentamiento de colonos que vendrían a bordo de sus naves a establecerse, propagar la fe de Cristo entre los naturales, y, trayendo como principalísimo cometido, el de impedir el paso de piratas y corsarios de un mar a otro, ya viniendo a atacar las colonias de España en el Pacífico, ya dejando este Mar del Sur con caudales robados que debían recuperarse batiendo a aquellos vándalos.

Esta segunda expedición también se logró pero, tanto por el immoral comportamiento, el profundo temor a los ignotos peligros y la manifiesta deslealtad, ¿y por qué no decirlo?, la cobardía de muchos timoratos así como la criminal despreocupación posterior de la propia Corona con sus colonos pioneros, devino en un absoluto fracaso y causó innumerables muertes de inocentes y arriesgados vasallos del Rey.

En medio de tantas actitudes criticables, contrastando con el caos introducido por los defectos humanos, por la incompetencia de muchísimos marinos y por la imperdonable inercia de la Corte, la figura viril, nobilísima y valiente de D. Pedro Sarmiento de Gamboa surgió como una luminaria digna de la admiración y del más merecido respeto de sus contemporáneos y de la Historia. Jefe intachable, navegante audaz, científico probado y escritor de los mejores dentro de su siglo, fue —como dice Martín Hume, el

hispanófico inglés, y destaca Armando Braun, en su Prólogo a los "Viajes al Estrecho de Magallanes" de Sarmiento de Gamboa—un hombre al cual "El fruto de su pluma nos permite revestir de carne sus olvidados huesos, y presentar al mundo, no ya una sombra o un recuerdo, sino un auténtico personaje". En efecto, fuera de su reconocido desempeño profesional y aparte de ser perseguido por la Santa Inquisición debido a sus aficiones astrológicas, su erudición dejó a la posteridad dos magníficas obras que mucho dicen acerca de su claro criterio y su fehaciente prosa consagrada como una de las más completas de su tiempo: los "Viajes al Estrecho de Magallanes" arriba citados y su "Historia de los Incas" hallada recién en 1893, año en el que fue encontrado el correspondiente manuscrito que había estado cubierto por el polvo de los años en increíble olvido. También se conoce de él su "Derrotero de Lima a España por el Estrecho de Magallanes", que, al parecer, el propio Sarmiento sacó a la luz después del primer viaje que efectuara siguiendo la indicada ruta.

Primer viaje.—Como ya se ha apuntado, el 6 de febrero del año de 1580 lo inició Sarmiento de Gamboa a bordo del *Nuestra Señora de la Esperanza*, permaneciendo ese día al resguardo de la mar y el viento al amparo de la Punta de Santa Ana. Al siguiente, o sea el 7, llegaron los expedicionarios al río que bautizaron con el nombre de San Juan. Después de haber desembarcado y explorado aquella región, el 12 de febrero levantaron solemnemente un Acta de Posesión en nombre del Rey de Castilla y León, asentando su dominio así como "el de sus herederos y subcesores" sobre "todo el Estrecho y Archipiélago, por ambos mares, de Sur y Norte". En dicho interesante documento cambió el nombre "deste Estrecho vulgarmente llamado de Magallanes", bautizándolo como Estrecho de la Madre de Dios.

Copia del acta se depositó bajo las piedras de un túmulo, arbolándose sobre él una cruz alta.

La descripción del paraje que hizo Sarmiento de Gamboa fue detallada, entusiasta y casi idílica. Pese al calor reinante y debido a la presencia de pájaros diversos, cotorras y otros que invadían con sus trinos el ambiente de una noche plagada de estrellas, consideró el lugar como una *tierra templada*. Posteriormente tendría en cuenta dicho sitio para el asentamiento futuro de una ciudad.

Sarmiento prosiguió explorando el estrecho con toda minuciosidad, hasta que llegó el día 23 de febrero a la última angostura y se pudo divisar el Atlántico. Llegado a este lugar, anotó al margen de su Relación lo que opinaba como marino y estratega para impedir el futuro pasaje de piratas y corsarios por dicho punto: "*Aquí se han de hacer las fortalezas*"²³.

Al siguiente día —que era el miércoles 24 de febrero de 1580— la nave Capitana dejó el estrecho y salió al Atlántico. Sarmiento, profundamente dolido por la actitud de Villalobos y la dotación del *San Francisco*, anotó textualmente: “Desde aquí se había de volver la nao almiranta si no se hubiera apartado antes, porque hasta aquí no se cumplía con lo que la instrucción del Virrey manda; y demás de ir contra el servicio de Dios y de Vuestra Majestad y contra su pleitomenaje y mil otros juramentos, órdenes y instrucciones, usó de poca amistad y menos caridad con sus compañeros, y hizo gran mal y pudiera ser mayor; y dejóse de hacer mucho que se pudiera hacer si la almiranta viniera con la capitana... Menester es que tales cosas no se pase por ellas, por que se excusen semejantes de servicios, de que suelen resultar grandes daños y pérdidas”²⁴.

La navegación hasta España se prolongó hasta mediados del mes de agosto. El día 15 reconocieron el Cabo de San Vicente que se hallaba seis leguas más al norte, luego de lo cual enmendaron el rumbo, terminaron la Relación y Derrotero del viaje con fecha 17 y la firmaron, dando fe el escribano real D. Joan Desquibel y procediendo más tarde a puerto.

Provisto de los anteriores documentos y habiendo desembarcado ya en la península, Sarmiento de Gamboa se dirigió a Badajoz donde a la sazón se hallaba establecida la Corte. Allí *besó las reales manos* de Su Majestad y le hizo la *relación de palabra y por escrito del viaje y descubrimiento que dejaba hecho*²⁵.

Felipe II recibió a Sarmiento con deferencia y generosidad ostensibles. Por carta recibida del Virrey Toledo desde el Perú, el monarca se encontraba bien dispuesto hacia él y conocía sus méritos. Fuera de todo ello quiso ser generoso y dispensarles —tanto al Capitán Superior como a sus compañeros expedicionarios— amplias remuneraciones por sus servicios, que constituyeron *la más solemne paga que gente de mar ha recibido en España*²⁶.

A partir de ese momento el problema del Estrecho fue tomado muy seriamente y estudiado con ahinco tanto por el propio Rey, cuanto por su Consejo Real y el Consejo de Indias.

Aquella iniciativa para poblar y fortificar el Estrecho había tenido origen en el Perú y su principal fautor era el notabilísimo marino, D. Pedro Sarmiento de Gamboa.

Segundo viaje.—Ante la amenaza latente que representaban los corsarios ingleses en ese momento histórico para el tráfico español de ultramar, para los puertos coloniales, para los caudales de particulares y para los tributos reales, la idea de fortificar el Estrecho fue tomada seriamente y con mucho calor. Túvose en cuenta, además, que no solamente aquellos representaban un peligro innegable, sino que la puerta abierta que había sido traspasada por

Drake constituía un pasaje para todo pirata que, por su propia iniciativa y motivado por la ambición de hacerse de tesoros relativamente fáciles, se decidiera a irrumpir en el Mar del Sur y ejecutar un desatado vandalismo.

Los principales consejeros del Rey se hallaron de acuerdo sobre dicho asunto. Don Alvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz; Dn. Fernando Alvarez de Toledo, Duque de Alba y el propio Duque de Medina Sidonia, D. Alonso Pérez de Guzmán (quien después llegaría a mandar la "Armada Invencible", pese a sus escasas dotes como jefe naval y hombre de mar), consideraron —junto con el soberano— que era necesario cumplir los siguientes objetivos:

- a) Tomar posesión definitiva del Estrecho.
- b) Expulsar de él a cualquier enemigo que se hallara.
- c) Fortificar sus márgenes, en la entrada.
- d) Fiscalizar la navegación en forma efectiva.
- e) Afincar asentamientos poblacionales.

La parte técnica en el aspecto militar, referida a las fortificaciones mismas y a sus detalles más funcionales, fue encargada a los expertos en dichas materias. Así Tiburcio Spanochi y Juan Bautista Antonelli presentaron sendos proyectos, incluyendo planos para fortificar de primera intención la embocadura oriental del Estrecho, es decir, su entrada por el Atlántico (Mar del Norte). En principio serían dos fortalezas, una en cada margen del punto de ingreso y en la parte más angosta. Se completarían con *unas torres como atalayas, para descubrir dellas si viene armada*, con el fin de *dar aviso de manera que los fuertes le tengan con tiempo y estén prevenidos*²⁷.

En adición a este sistema defensivo, habría una gran cadena de madera con trabazones gruesas y fuertes de hierro, tendida a lo largo de la angostura. Detrás de ellas operarían seis barcasas con una pieza de artillería o dos medias cada una, la mismas que maniobrarían arrimadas a la costa y podrían disparar al enemigo aun habiendo éste evadido el tiro de los fuertes.

Esta última medida fue sugerida y ordenada por el Duque de Alba, quien tenía experiencia al respecto. En su carta al Rey escrita en Jóbregas, a 21 de abril de 1581, expresó textualmente: "Yo no tengo por defendido el canal para estorbar que no pasen navíos por él con los dos fuertes solos, porque la corriente es tan grande que los navíos que quisieren aventurarse a pasar, lo harán, de diez veces que se aventuren, las nueve, porque con la reciura de la corriente con que por allí entra la marea, el navío volará... y desto, de haberlo yo visto y experimentado, habiéndome acontecido algunas veces, tengo yo mucha experiencia... y para remedio desto me pareció, como ordené a João Baptista, que pusiese por memoria que se hiciesen seis barcones grandes, chatos, como barcas de

pasajes de ríos, tan gruesos y con maderas tan firmes que sufriesen un cañón en cada uno dellos, que yo he traído algunos en canales en Holanda en que había dos cañones, y se sufrían muy bien y los vía hacer grandes efectos"²⁸.

El 25 de setiembre de 1581 zarpó de Sevilla la gran expedición que tanto tiempo había demorado en alistarse. Veintitrés navíos conformaban dicha fuerza, que era la mayor hasta entonces enviada a Indias, yendo como General de esa Armada D. Diego Flores de Valdez, quien, a su vez, ostentaba también el rango de Capitán General de las costas del Brasil. Como Almirante iba D. Diego de la Ribera y como Piloto Mayor, Antón Pablos.

La adjudicación del mando aquel fue un gran desengaño para Sarmiento de Gamboa. El Rey, no queriendo verse privado de sus importantes servicios y para atenuar o disimular un tanto la injusticia cometida, por real decreto lo nombró *Capitán General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de lo que en él se poblare*. Era un título espectacular más que efectivo, de jurisdicción latente pero remota y para que tuviese vigencia cuando todos los esfuerzos culminaran en llegando al Nuevo Continente. A Sarmiento —conocedor de los malos manejos habidos en los gastos para armar, equipar y avituallar las naves— no le quedó otro remedio que el conformarse con tal rango, permanecer invariablemente leal a su Rey y continuar hasta que el destino decidiera la suerte de los acontecimientos.

Ni siquiera se hizo caso de su prevención para que no se zarpara de Sanlúcar de Barrameda en *vispera de la conjunción de la primera luna de otoño* fecha que, para él, anunciaba tempestades.

El Duque de Medina Sidonia, ignorándolo, lo dispuso así.

A bordo de los barcos había más de tres mil personas: dotaciones de las naos; seiscientos soldados que iban a Chile con su nuevo gobernador, D. Alvaro de Sotomayor; guarniciones militares para los fuertes magallánicos y trescientos cincuenta pobladores escogidos por Sarmiento de Gamboa, incluyendo mujeres y niños. Aquella escuadra iba muy bien armada y abastecida para un viaje que sobrepasara el tiempo primitivamente calculado, providencia muy necesaria y completamente atinada.

A poco de zarpar de la costa española, un rudísimo temporal azotó a aquella armada e hizo que sus naves se dispersaran en demanda del puerto de Cádiz. Naufragaron cuatro de ellas: *La Gallega*, *Nuestra Señora de la Esperanza*, la *Guadalupe* y la *Sancti Spiritu*. Otras tres quedaron completamente desmanteladas. Al pasar lista, cuando lo permitió el tiempo faltaban ochocientas personas, entre ahogados, heridos y desertores.

El 9 de diciembre de 1581 las dieciséis naves de la flota que, habiendo sido reparadas estaban en capacidad de hacerse a la mar

nuevamente, zarparon de Cádiz con rumbo a América en un viaje que sería completamente desafortunado. Sarmiento relata todos sus pormenores en dos "Relaciones" y un "Derrotero" que posteriormente han salido a la luz: ineptitud, pusilanimidad, inmoralidad en los desembarcos: vendiendo materiales de a bordo para franchachelas, enfermedades y deserciones constituyeron moneda corriente. En las islas Cabo Verde, por ejemplo, *el vino corría como río de agua; pólvora, jarcia, lonas y ropa se vendían como almendra, más barato que en España...*²⁹.

Habiendo arribado el 25 de mayo a Río de Janeiro, se hizo presente una peste llamada "mal del sieso" que causó unas trescientas cincuenta bajas; entre ellas, la de la "criada del gobernador" llamada María, cuya muerte afectó sentimentalmente a Sarmiento. En resumen, entre encuentros con piratas, temporales, la pérdida de la *Provedora* y otras desgracias lamentables, entre el 2 de noviembre en que zarparon de Río de Janeiro, una escala en Santa María y su arribo al Río de la Plata, la armada de Flores Valdés sólo contaba con ocho naves. El flamante gobernador de Chile, Sotomayor, decidió desembarcar con sus tropas y seguir por tierra hasta su destino —vía Buenos Aires y cruzando la Cordillera de los Andes— perdiendo la mitad de su gente en el camino debido a la crudeza del clima en aquellas alturas.

Anticipándose al último tramo de navegación hacia el Estrecho, el Capitán General Flores de Valdés convocó a jefes y pilotos a una reunión en la galeaza *San Cristóbal* que era la nave capitana. Durante ella insinuó que era conveniente abandonar la empresa y volverse hacia el Brasil y Tierra Firme, ante la posibilidad de encontrar corsarios durante la travesía. Sarmiento se opuso indignado; los demás fueron de su misma opinión.

Al arribar a la boca del Estrecho el 17 de febrero de 1583. Por dos veces las naves entraron hasta la primera angostura pero el viento tornó a sacarlas. Tales inconvenientes influenciaron tanto en el Capitán General Flores de Valdés que, al tercer día, viró en redondo con su barco y abandonó la empresa delante de todos sus capitanes. Cuando los demás buques se acercaron para inquirir el por qué de su maniobra, les contestó gritando: ¡Arribar! ¡Arribar! ¡Vámonos! ¡Vámonos!, para luego explicarse ya desembozadamente: ¡Yo me voy, sígame quien quisiere!

Sarmiento de Gamboa consideró esta actitud como una *ignominia y afrenta de la nación española*. Su valentía y lealtad sufrieron rudamente ante ese gesto de bajeza, inconstancia y pusilanimidad del jefe. Llegados los barcos a Río de Janeiro al mediar el mes de mayo se produjo la inevitable ruptura: Flores de Valdés zarparía a España —y la suerte le acompañaría al principio, pues durante su viaje capturó a unos piratas franceses y se hizo de un regu-

lar botín— hasta que, posteriormente, defeccionó y fue destituido. Quedó como Capitán General su Almirante, Diego de la Ribera. Junto con Sarmiento de Gamboa reiniciarían la truncada expedición. Así pues, el 2 de diciembre de 1583 con las naos *Santa María de Castro*, *Trinidad*, *Villaviciosa* y las carabelas *Santa Catalina* y *María Magdalena* volvieron a zarpar llevando unos quinientos cincuenta hombres en total. El 7 de febrero, después de un fallido intento para entrar el 1º del mismo mes, lograron finalmente penetrar y dar fondo en la bahía de la Posesión.

FUNDACION DE LAS CIUDADES MAGALLANICAS

Una vez en el Estrecho, la jerarquía militar y la autoridad política de D. Pedro Sarmiento de Gamboa se hicieron realidad. Recordemos que había sido nombrado por el Rey, Capitán General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de lo que en él se poblaré. Ejerciendo tales poderes y teniendo como subordinado al Almirante, hizo varar a la *Trinidad* para asegurar el desembarque de pertrechos y provisiones al socaire del cabo Vírgenes, procediendo con su pequeño Estado Mayor y un grupo de soldados a explorar la región aledaña con el fin de escoger los lugares más a propósito para fundar las ciudades en que se asentarían los colonos.

Así el 11 de febrero de 1584 fundó la Ciudad del Nombre de Jesús. En los días posteriores se hizo el trazo de la misma, se le nombraron autoridades, se inició la construcción de moradas, haciéndose los preparativos para erigir la iglesia.

En el intervalo Sarmiento sufrió otra gran decepción: el Almirante Diego de la Ribera —sin que mediara aviso ni recado alguno— zarpó para España en su propia nave, llevándose con él al Piloto Mayor, Antón Pablos.

Esta nueva defección no amilanó al Capitán General del Estrecho de Magallanes. Quedaron con él trescientas treinta y ocho personas; entre ellas, el maestre de campo Pedro Iñiguez, el artillero mayor Andrés Biedma, dos frailes franciscanos y otros.

Dentro del indicado total había solamente cincuenta y ocho pobladores, trece mujeres y diez niños. Los demás eran marineros, soldados, peones y un par de barberos.

En los primeros días de marzo se envió a la *Santa María de Castro* con el piloto Suárez Quiroga estrecho adentro, hacia el río San Juan y llevando alrededor de cincuenta tripulantes. Por tierra y con el mismo destino salió una partida encabezada por Sarmiento de Gamboa, con un fraile y noventa y cuatro soldados. En su trayecto a pie tuvieron encuentros con indios patagones —que habiendo sido amigables, se tornaron hostiles cuando no hubo abalorios que regalarles— sufriendo algunas bajas y siendo bastantes los heridos por las flechas de los salvajes. Finalmente llegaron a

San Juan de la Posesión donde esperaba ya el navío antes mencionado.

El 25 de marzo de 1584 fundaron allí "una ciudad metropolitana, por cuenta de S.M. y para él y sus descendientes, a la cual nombró desde luego la Ciudad de Rey don Felipe"⁸⁰.

En este lugar los expedicionarios y colonos contaron con mucho más material para edificar la Casa Real, la iglesia, la herrería, el hospital y numerosas viviendas, puesto que se hallaba emplazado en las inmediaciones de un tupido bosque. Para su protección adecuada, se circundó toda su periferia con una fuerte empalizada en la cual se montaron algunos cañones. Con el objeto de defender la bahía *se trazó un baluarte fuerte*, que en el extremo de la punta Santa Ana quedaba *caballero de la mar y de la ciudad*⁸¹.

Al finalizar el mes de mayo Sarmiento zarpó en la *Santa María de Castro* hacia Nombre de Jesús dejando las obras en buen pie, no sin haber antes tenido que juzgar y hacer degollar en el flamante rollo a los cabecillas de una conspiración que descubrió a tiempo. Su pretensión de abandonar a los expedicionarios, alzarse con un batel y dirigirse a Chile, abortó sangrientamente y las cabezas de los principales fueron colocadas en la picota para escarmiento de los demás.

En las cercanías de Nombre de Jesús azotó a la nave un violento temporal. Antes de que llegase a su mayor intensidad se logró fondear y enviar un batel con recados para Andrés de Biedma. Izada la embarcación recrudeció el mal tiempo y sobrevino el temporal deshecho, haciendo que el navío perdiese anclas y cables obligando a Sarmiento de Gamboa a salir a mar abierta sin poder regresar. Tuvo que dirigirse a Brasil y arribar a Santos el 29 de junio de 1584. Con la preocupación de no haber podido permanecer con su gente y seguir alentándola, les envió un mensaje de aviso y consuelo en un patache, embarcación pequeña que pudo navegar al mando del piloto Gaspar Conquero sólo un tramo incompleto, teniendo que regresar por el mal tiempo.

Pero todas estas desgracias no amilanaron el indoblegable espíritu de Sarmiento. Con la *Santa María de Castro* zarpó nuevamente a Pernambuco. Desde allí —y mientras abastecía a su barco con socorros— envió al Rey la Relación del 18 de setiembre, avisándole los acaecimientos y asegurándole que partiría nuevamente hacia el Estrecho apenas pudiese. Habiendo levado anclas y ya entrando al puerto de Bahía, otro temporal hizo trizas su nave salvándose él de milagro.

Sin abatirse con aquella nueva contrariedad, durante su forzada permanencia en Bahía reclutó tripulantes, adquirió víveres y armó otra nave para ir a socorrer a sus compañeros del Estrecho. Haciendo todos estos trabajos, sabedor de que la principal ayuda

debía despacharse desde España, siguió enviando premiosas cartas al monarca para que sus hombres y los colonos no quedasen desamparados. No agotó sus recursos en una sola dirección: también escribió al secretario real, D. Antonio de Erazo, recordándole que sus cartas habían sido tantas "*que si allí habían llegado todas habrían enfadado al mundo*"³².

Solamente al Rey, y desde setiembre de 1584 hasta junio de 1585, Sarmiento de Gamboa se refiere a que son diez pliegos que le ha escrito... La Corona mantenía una sordera hartamente culpable.

Pero el destino había levantado su dedo de fatalidad sobre este hombre admirable. Habiendo zarpado nuevamente —esta vez del puerto de Bahía— hacia el Estrecho, ya en las proximidades de su entrada otro temporal desvencijó su nave obligándole a lanzar por la borda ropas, ganado, víveres, etc. para evitar que se hundiese y todos se ahogaran. Dos meses después de su zarpe de Río de Janeiro se hallaba de regreso, con un barco casi hundiéndose y una dotación escuálida que había hecho lo imposible por cumplir con su deber.

No cabe duda que a la luz de la historia, el coraje, la lealtad para con los suyos y su incansable lucha contra la adversidad, convierten a D. Pedro Sarmiento de Gamboa en una figura legendaria y admirable, digna de la más grande y sincera alabanza.

EL EPILOGO MAGALLANICO

Abandonados de toda ayuda, mariscando mejillones para sustentarse, deshechos por las enfermedades y sin esperanzas de salvarse, los expedicionarios magallánicos fueron muriendo ya por inanición ya por el intenso frío invernal —puesto que hasta carecían de las ropas más elementales— salvándose a la larga sólo uno, Tomé Hernández, quien fue recogido en 1588 por uno de tres barcos del corsario inglés, Thomas Cavendish, que atacó las costas del Pacífico Sur durante el gobierno del 7º Virrey del Perú, D. Fernando de Torres y Portugal. Este mismo corsario, después de recoger a Hernández en Nombre de Jesús, prosiguió para salir al océano como se ha dicho, y al pasar por la Ciudad del Rey don Felipe y verificar que todos sus habitantes habían muerto de hambre (había un cadáver pendiente de la horca), consideró tan tético el cuadro que se ofrecía ante sus ojos que bautizó el lugar con el nombre de Port Famine (Puerto del Hambre).

En cuanto a Sarmiento de Gamboa, inmediatamente después de su último naufragio y al mediar el año de 1585 regresó a España. Llevaba un propósito definido: gestionar personalmente los auxilios que tanto había pedido y que no tenían visos de llegar al Estrecho de Magallanes.

En plena navegación y a la altura de la isla Graciosa, al oeste de las Azores, la nao que llevaba al Gobernador del Estrecho de Magallanes fue capturada por dos pinazas inglesas: *The Serpent* y la *Mary Sparke of Plymouth*, de 35 y 50 toneladas de capacidad respectivamente, ambas pertenecientes a la flotilla de Sir Walter Raleigh. Después de una larga travesía plena de ataques de estos corsarios a naves españolas y portuguesas y captura de regular botín (que enviaron por delante, como presas), arribaron al puerto de Plymouth y luego se trasladaron a Southampton. Allí entregaron sus presas y prisioneros al dueño de los barcos corsarios, siendo recompensados por Sir Walter Raleigh (sic.)³³.

Sir Walter Raleigh dispuso un magnífico recibimiento a Sarmiento de Gamboa, alojándolo de acuerdo con su rango y haciéndole entrevistarse con la propia Reina Isabel. Sarmiento fue llamado de Londres para ello; y habló con ella un coloquio de más de hora y media en latín, en que es elegante la Reina³⁴.

Con un mensaje de la soberana para Felipe II partió hacia España pasando por Calais y París. Entre Burdeos y Bayona, Sarmiento de Gamboa fue tomado prisionero por una partida de hugonotes que obedecían al vizconde de Bearne.

Más de un año estuvo recluso en una mazmorra hasta que se recibió el rescate que pidieron: 5,098 ducados y 150 maravedís, a serles descontados de sus haberes posteriormente. Esto sucedía en el año de 1590.

Aun al año siguiente, envejecido y casi arruinado pero al servicio del Rey como almirante de una armada de galeones que navegaría hacia Indias, Sarmiento repitió por escrito sus instancias y suplicó a S.M. que por la sangre de Nuestro Señor Jesucristo se acuerde de aquellos sus tan leales vasallos que por servir a Vuestra Majestad quisieron quedar en regiones tan remotas [espantables a todos los que volvieron huyendo], confiados de la misericordia de Dios y de V.M. que los mandará visitar y socorrer³⁵.

El Memorial cuyos más patéticos párrafos se extractan *ut supra* llevaba fecha 21 de noviembre de 1591. Aquella súplica fue la postrera que hizo Sarmiento de Gamboa. Después pasó el tiempo y no se tuvo noticias exactas sobre este gran marino, permaneciendo su rastro sumido entre las brumas de la historia. Después los años transcurren y permiten que el mundo conozca —merced a su obra literaria excepcional— la calidad humana de sus esfuerzos, su lealtad sin límites y los contornos admirables de su personalidad en todos los campos en que le tocara vivir y actuar durante su polifacética existencia.

Su cadáver —apuntó Mendiburu— está enterrado en Sanlúcar de Barrameda, en la iglesia del Santuario de Nuestra Señora de la Caridad³⁶.

LA CRUEL INJUSTICIA EXTERMINADORA DE TOLEDO: TUPAC AMARU

Dejando por completo de lado el aspecto naval, no podría cerrarse este capítulo sin tocar —aunque en forma muy breve— la injusta y vituperable ejecución de Túpac Amaru ordenada por el Virrey de cuyo gobierno nos ocupamos en las presentes páginas.

A la luz de la historia resulta claramente percibida la preocupación de los gobernantes españoles del Perú por no consentir —dentro del territorio bajo su mandato— la existencia de autoridad incaica alguna que pudiese significar un riesgo futuro en materia de insurrecciones o levantamientos. De manera indirecta o abiertamente fueron haciéndose desaparecer estos peligros. Así, y después del asesinato de Manco Inca en su reducto de Vitcos por algunos almagristas que creía sus amigos y mientras jugaban al herrón, surgió durante el período del Virrey Hurtado de Mendoza el sometimiento pacífico de Sayri Túpac, su bautismo con el nombre cristiano de Diego, la limitación mezquina de sus tierras y la posterior muerte del "Inca triste" abrumado por la repulsa de sus leales.

En línea directa sucedióle Tito Cussi Yupanqui, quien murió envenenado durante una libación en su recinto de Vilcabamba. Heredó a su hermano Sayri Túpac a la muerte de aquél, en 1560

Diez años habían ya pasado desde su coronación y corría el de 1570 cuando ocurrió el envenenamiento en el pueblo de Puquiuira. Habiendo sido ya convertido al cristianismo y al hallarse presente el sacerdote español Diego Ortiz cuando cayó agonizando el Inca, los indios —como conversor de ellos que era— le conminaron a que lograra la curación mediante sus oraciones, sospechando que él era el envenenador.

Habiendo resultado vanos todos los intentos del padre Ortiz por devolverle la vida, fue atormentado por sus detractores y murió quemado sobre una pira.

Túpac Amaru I, hermano de Tito Cussi que había sido mantenido en encierro por éste debido a inequívocas taras de degeneración³⁷, contaba 26 años cuando fue coronado como Inca.

El de Toledo, viendo una oportunidad para tomar una acción de fuerza contra el nieto de Huayna Capac y pensando agrandar a Felipe II a la vez que engrandecer su fama como Virrey, tratando de justificarse por el fracaso de anteriores negociaciones para someter al Inca, envió a Vilcabamba tropas fuertemente armadas bajo el mando de D. Martín de Loyola. Eran alrededor de 200 españoles reforzados por un cuerpo de "cañaris" y "chachapoyas", aliados de los peninsulares y enemigos de Túpac Amaru I. ¿Su misión?, desbaratar a los "rebeldes" y capturar al soberano incaico.

"La fuerza española penetró en Vilcabamba: Gaspar Sotelo se apoderó de una salida y Luis Pimentel cubrió la otra, cada uno con la gente precisa. La indiada con que contaba Túpac Amaru hizo resistencia con sus hondas y desprendiendo galgas...". Si hubo un combate junto al río de Goyaochaca, como refiere algún autor, no hay certificación histórica sobre él "desde que otros lo silencian —dijo Mendiburu a quien seguimos— estando contestes en que el Inca se alejó 20 leguas río abajo. Los invasores construyeron balsas prontamente, y salieron a perseguirlos con lo que estrechado se rindió con sus hijos y deudos, poniéndose en manos del capitán Martín de Loyola quien le trajo al Cuzco en cuya fortaleza quedó preso"³⁸.

El Virrey Toledo mandó incoarle proceso. El encargado de hacerlo fue D. Gabriel Loarte, asesor del gobernante y uno de los cuatro Alcaldes del Crimen cuya famosa Sala se inauguró al comenzar el gobierno de Toledo, esto es decir, en 1570.

Loarte había comprendido perfectamente la intención del Virrey de hacerlo morir. Sus manejos e insidias para condenar a Túpac Amaru constituyen una vergüenza históricamente condenada y una burla de la justicia: hechos, cargos y testimonios falsos —cínicamente fraguados por Loarte— presentáronle abrumado de acusaciones: apareció como un criminal, traidor e infiel al Rey, culpable directo de la muerte del misionero Fr. Diego Ortiz, impulsor de la resistencia armada contra los españoles y cabecilla de una supuesta revolución que se estaba tramando.

La causa terminó figurando en los autos diversas falsas deposiciones de testigos españoles, referentes al último de los cargos antes citados que era indispensable declarar comprobado. De esta manera la sentencia para que Túpac Amaru I fuese degollado fue emitida con carácter de inapelable.

El Virrey se mostró inflexible ante las reflexiones y pedidos de clemencia que le hicieron hombres respetabilísimos, como el licenciado Polo de Ondegardo y hasta el obispo de Popayán, Fr. Agustín de la Coruña. Ni la apelación del propio condenado tuvo éxito. Seguía pensando el de Toledo que Felipe II miraría esta ejecución —medida trágica, escandalosa y por demás injustamente tomada— como un gran servicio a la Corona. Quizás si se inspiró en Francisco Pizarro y en la atroz injusticia política de Cajamarca que aseguró la conquista...

Durante la segunda quincena de setiembre de 1572 y en la Plaza Mayor del Cusco, Túpac Amaru I fue degollado. Recibió la injusta muerte con serenidad y valentía.

Sus parientes más o menos cercanos, en número de 38, fueron remitidos a Lima y después desterrados, ya a Chile ya a Nueva Granada, Nicaragua o las Antillas. Casi todos murieron con excepción de tres o cuatro.

"El Virrey se lisongeó —apuntó el historiador Lorente— con que la decapitación del Inca había pacificado el reino, asegurando los caminos y puesto espedita la entrada a la montaña. La opinión pública le acusó por ella de inhumano. Según se cuenta, el mismo Felipe II se la echó en rostro muchos años después, diciéndole secamente la primera vez que volvió a presentarse en la Corte: "Idos á vuestra casa, que yo no os envié al Perú para matar reyes, sino para servir á reyes" ³⁹.

Notas al Capítulo V

1. GIURATO, Salvatore T.... *Perú Milenario*. Lima, 1947. T. II. pp. 467-468.
2. AYARZA, Víctor... *Reseña histórica del Senado del Perú*. Lima, 1921, p. 10.
3. VICENS VIVES... *Historia de España y de América*. Barcelona, 1961. T. III, p. 40.
4. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA, Mario... *Historia Universal de América*. Madrid, 1965, T. I, p. 562.
5. Ibídem, p. 564.
6. PEREYRA, Carlos... *Breve Historia de América*. México, D.F., 1958, p. 227.
7. TRIBUNAL DEL SANTO OFICIO DE LA INQUISICION... *III Auto de Fe* celebrado durante el gobierno del Virrey D. Martín Enríquez de Almansa. Lima, 29 octubre 1581. Sentencia mural exhibida en el Museo de la Santa Inquisición. Vide: cap. III, not. 25.
8. VILLIERS, Alan... *Men, Ships and the Sea*. Washington D.C., 1962, pp. 115-116.
9. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú*. Lima, 1939, p. 32.
10. THE HARKNESS COLLECTION... *Calendar of Spanish Manuscripts 1531-1561*. Washington, 1932, pp. 249-250.
11. VILLIERS, Alan... Op. cit., Ibídem.
12. LIZARRAGA, FRAY Reginaldo de... *Los Cronistas de Convento*. París, 1938. Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile. Biblioteca de Cultura Peruana, primera serie Nº 4, pp. 170-177.
13. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Lima, 1932. T. IV, p. 378.
14. TOYNBEE, Arnold... *Estudio de la Historia*. Buenos Aires, 1959. T. I, p. 42.

15. THE HARKNESS COLLECTION... Op. cit., p. 254.
16. LIZARRAGA, Reginaldo... Op. cit., p. 177.
17. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*. Buenos Aires, 1950, T. II, pp. 177-196. Vide: DEL BUSTO DUTHURBU, José... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1973. T. III, vol. 2, pp. 541-542.
18. VALEGA, José M... Op. cit., p. 56.
19. SARMIENTO DE GAMBOA... Op. cit. *Instrucción del Virrey*, párrafo XVI. T. I, p. 11.
20. *Ibidem*, pp. 17-18.
21. *Ibidem*. *Posesión del Río de San Juan y del Estrecho de la Madre de Dios*, p. 106.
22. *Ibidem*, p. 87.
23. *Ibidem*, p. 122.
24. *Ibidem*, p. 125.
25. *Ibidem*, p. 194.
26. *Ibidem*, p. 204.
27. *Ibidem*. T. II. Apéndice Documental, p. 301.
28. Documento del Archivo General de Simancas, publicado en la *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, por los Marqueses de Pidal y de Miraflores y Don Miguel Salvá. T. XXXIV. Madrid, 1859. Pp. 262-266.
29. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... Op. cit. T. I., p. 186.
30. *Ibidem*. T. II, p. 53.
31. *Ibidem*, p. 59.
32. *Ibidem*, p. 213.
33. *Ibidem*. Apéndice Documental, pp. 354-356.
34. *Ibidem*, p. 161.
35. *Ibidem*, p. 252.
36. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit. T. X, p. 115.
37. VALEGA, José M... Op. cit., p. 53.
38. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit. T. X, p. 335.
39. LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú bajo la Dinastía Austriaca, 1542-1598*. Lima, 1863, p. 304.

Capítulo VI

El Corso Inglés. Alistamiento Naval para su rechazo. Un Almirante Huanuqueño en 1594. Incursiones Británicas sobre el Perú.

Derrota de Hawkins. Expedición a Polinesia: La Capitana Barreto

EL VIRREY D. MARTIN ENRIQUEZ DE ALMANSA

Al cesar el gobierno de su antecesor el Virrey Toledo, el 28 de setiembre de 1581 recibió la jefatura política del Perú D. Martín Enríquez de Almansa, Marqués de Alcañices, pasando así a constituirse en el 6º Virrey del Perú nombrado oficialmente como tal.

El de Alcañices acababa de desempeñar idéntico cargo en México. Quebrantada su salud por los continuos sinsabores y trajines de su anterior administración, en 1580 había solicitado al monarca que lo relevara del alto cargo que venía ejerciendo en la Nueva España. El Rey, conociendo sus dotes de buen gobernante y su generoso espíritu de hombre prudente y justiciero, no dio curso a su petición y lo promovió como sucesor del de Toledo en estas tierras de Nueva Castilla.

Durante el corto período de su gobierno autorizó la fundación del Real Colegio de San Martín y entregó su dirección a los jesuitas, regularizó el servicio de correos empleando "chasquis" — servicio que su antecesor usó en casos de emergencia— preocupándose especialmente de la enseñanza del quechua para asegurar así la acción doctrinal sobre los indios.

También, y mientras este Virrey gobernaba, retornó a Lima el Arzobispo de Mogrovejo (después: Santo Toribio de Mogrovejo) quien organizó y dirigió el Primer Sínodo Diocesano y el Tercer Concilio habido en la ciudad de Los Reyes, alcanzándose durante su realización el más completo éxito.

Un lamentable suceso: el del violento terremoto acaecido el 22 de enero de 1582 al sur del Perú, contribuyó en mucho a las preocupaciones que pesaban sobre los hombros del cristiano gober-

nante. La ciudad de Arequipa quedó prácticamente en ruinas y con sólo dos iglesias en pie: San Francisco y la Merced, muriendo 36 o 37 personas y siendo considerable el número de heridos.

Desde el punto de vista naval y pese a la precaria salud del Virrey Enríquez, desde que se hizo cargo de su alta investidura dióse cuenta del peligro que entrañaban para estos territorios las incursiones piratescas o corsarias. Ya en páginas anteriores se ha visto cómo, apenas iniciado su mandato, presidió en persona el III Auto de Fe que se realizó en Lima. Escasamente al mes de comenzar sus labores, es decir el 29 de octubre de 1581, escuchó la sentencia de Joan Oxnem, Butlar (sic), Xervel y el marinero portugués Manuel López —luteranos los tres primeros y judío el último— apresados en Panamá por la expedición naval al mando de Diego Frías Trejo que integrada por dos naves armadas envió el de Toledo para batir a aquellos piratas en su mayoría ingleses. Como este punto se trató con detalles en el capítulo III, renunciamos a volverlo a tocar e incidir en repeticiones que resultarían tediosas.

D. Martín Enríquez de Almansa trajo consigo un encargo real, explícitamente referido a la cédula del 26 de agosto de 1581 dirigida a su antecesor por el monarca Felipe II. En ella le ordenaba poner toda diligencia para hacer construir *dos galeras y dos bergantines o fragatas*. A Enríquez se le mandó "...que toméis a vuestro cargo este negocio con el estado que el lo tuviere, o hubiere dejado y vais proseguiendo (sic) la ejecución de él conforme a lo contenido en la dicha cédula cumpliéndola en todo como si a vos fuera dirigida y de lo que hiciéredes nos avisaréis. Fecha, en Badajoz a treinta de septiembre de mil y quinientos y ochenta años. Yo el Rey. Refrendada y señalada de los dichos"¹.

Indudablemente que la Corona se hallaba preocupada ante la audaz intervención de los "Sea Dogs" de la Reina Isabel de Inglaterra. Sir Francis Drake acababa de causarle ingentes pérdidas tanto en barcos como en tributos y caudales, al irrumpir sorpresivamente en el Pacífico y demostrar ante el mundo que el peligroso y temido Estrecho de Magallanes era una puerta sin cerraduras. Entornada durante muchas décadas para quienes no se atrevieron a intentar el paso, pero abierta para los marinos arriesgados que, ya en misión de corso, ya en simple viaje pirático para probar fortuna, se decidieran a pasar de uno a otro océano en busca de tesoros relativamente fáciles.

Las medidas de real prevención no se hicieron esperar mucho tiempo para seguir instruyendo y exigiendo a sus virreyes una mayor preocupación. Siguiendo al documento citado *ut supra*, hallamos inmediatamente otra cédula del Rey dirigida al Virrey del Perú don Martín Enríquez de Almansa, para que previese lo que conviniera sobre "...la seguridad de esa tierra y también para

que se pueda resistir a los Corsarios en caso que alguno intentase pasar a esa mar del Sur como lo hizo el Capitán Francisco Drake inglés"².

Aunque no específicamente precisada la intención del párrafo encomillado, se entiende que la idea era la de levantar o hacer algunas fortificaciones en determinados lugares que pudieran estar amenazados de ataques, esperándose la emisión de las órdenes para sustentar tales guarniciones y conocer los medios que concurrirían a hacer realidad dichos fines.

ARMADAS DEL MAR DEL SUR

La legislación pertinente para establecer seguridad en el mar y garantizar la defensa del tráfico —especialmente de metales preciosos— también fue concretada. Observemos específicamente una muestra:

XXXXIV De las Armadas del Mar del Sur. Año 1581
Ley V *Que los Virreyes del Perú hagan fundir artillería y vateria para los navíos que traen la plata del rey y vengán juntos.*

"Porque conviene que los navíos en que fe trae a la Provincia de Tierra Firme la plata y oro, vengan del Perú, juntos, y en forma de Armada, bien artillados, y apercevidos para cualquier ocafió que fe pueda ofrecer. Mandamos a los Virreyes de el Perú, que hagan fundir la artillería, y vateria que fuere neceffaria para el efecto y con la que hubiere, y fe hiziere hagan armar los dichos navíos, para traer con feguridad el oro y plata, proveyendolos de las municiones convenientes, y enviando fiempre en ellos perfonas de inteligencia, y confiansa". (sic)³.

La orden real para que se construyesen dos galeras y dos bergantines o fragatas, por haber llegado al Perú casi al finalizar el mandato de Toledo, sólo permitió a éste dar los primeros pasos para cumplirla. Con fecha 26 de agosto de 1580 el Rey expidió también una cédula aprobatoria para los oficiales de la Real Hacienda del Perú, autorizando tales construcciones, y, de consiguiente, los gastos inherentes al propósito que se tenía en mente.

El Virrey D. Martín Enríquez de Almansa acogió con calor este necesario proyecto. Su correspondencia con el monarca así lo demostró: desde el 22 de setiembre de 1581 mencionó la construcción de los navíos, refiriéndose después a los gastos que tendrán una galera y una nao aptas para ataque y defensa, pidiendo

oficiales de artillería para fundir adecuadamente cañones y pelotería de fuego, tanto para los navíos como para la defensa del Estrecho de Magallanes, etc.⁴.

Infelizmente las ayudas requeridas tardaron mucho en llegarle. Pese a su quebrantada salud y a su edad que sobrepasaba los 72 años, un mes antes de su muerte escribió al Rey acerca de estos problemas, trasuntando su carta en el fondo una respetuosa queja: la del que cumple con su deber con sólo los elementos que tiene a mano, sin haber recibido la ayuda que le había sido prometida. Con fecha 12 de febrero de 1583 contestó una carta anterior de Su Majestad. Le avisaba que los oficiales de artillería que se le ofrecía mandar no habían llegado y que tenía noticias que no llegarían. Que había enviado flotas (a Tierra Firme) conduciendo oro y plata y que "ha procurado vayan con el más buen recaudo que ha sido posible y van cuatro navíos con personal de mucha confianza y soldados con las armas que se pueden hallar y algunas piezas de artillería aunque con tan pocas y pequeñas que casi se puede decir que no llevan ninguna mientras no hubiere en este reino mecha y arcabuces y armas no pueden ir las naos con entera seguridad"⁵.

Habiendo pedido éste honrado gobernante que su juicio de residencia lo llevara a cabo su sucesor pero antes de que él saliese del Virreinato, le sorprendió la muerte el 12 de marzo de 1583 y fue enterrado en la iglesia de San Francisco.

Su epitafio fue hecho grabar por el propio Santo Toribio de Mogrovejo (a la sazón Arzobispo de Lima). "Hoy [12 de Marzo] murió el Virrey, de que ha tenido esta ciudad grande sentimiento y por su salud se hizo procesión general, fuera de otras muchas particulares que se hacían cada día y mañana se hará el entierro con mucha solemnidad, donde irá el Concilio y todas las Ordenes. Ha perdido esta tierra mucho en faltarle tal persona, por la mucha cristiandad y buen celo que tenía de acertar a servir a Nuestro Señor y favorecer las cosas de la Iglesia y socorrer las necesidades de los pobres, a que acudía con muchas veras. Nuestro Señor lo tenga en el cielo"⁶.

A la muerte de este buen Virrey la Real Audiencia se hizo cargo de la gobernación del Perú hasta el año de 1585.

D. FERNANDO TORRES Y PORTUGAL: APRESTOS NAVALES

Este gobernante, quien ostentaba el título nobiliario de Conde del Villar don Pardo, arribó a Lima el 21 de noviembre de 1585 y fue recibido "con la misma pompa con que se había recibido al Virrey Toledo, saliendo la ciudad hasta Carabayllo a darle la bienvenida e incorporándose a su séquito"⁷.

El Conde del Villar, pese a su edad avanzada y al mal estado de su salud se preocupó, de manera especial, tanto en aumentar los ingresos fiscales como en guarnecer la costa y acelerar la construcción de dos naves y algunas lanchas que se habían comenzado a hacer en Guayaquil.

Sin embargo, su gobierno resultó mediocre, poco afortunado y no trajo suerte alguna a la colonia: epidemias de viruelas y paludismo la azotaron, así como terremotos y exitosos ataques del corsario inglés Thomas Cavendish.

Del lado bueno se descubrió el territorio del Chaco, se evangelizó a los indígenas Matarani merced a la esforzada labor apostólica de Fray Francisco Solano, habiendo nacido en la ciudad de Los Reyes Isabel Flores de Oliva el 20 de abril de 1586, niña cuyas virtudes y caridad cristiana fueron tan ostensibles con el transcurrir del tiempo, que llegaron a convertirla en nuestra actual Santa Rosa de Lima.

En lo referente a guarnecer el Callao contra futuras amenazas de corsarios o piratas, el de Torres y Portugal decidió terminar un pequeño fuerte que había podido iniciar su antecesor y que quedó trunco al morir aquél.

Fuertes gastos hizo este Virrey y además con premura, lo que contribuyó a que resultasen mayores, para contar con una pequeña escuadra capaz de asegurar la costa y especialmente el Callao. Se sabe —por carta posterior al Rey, enviada por su sucesor— que llegó a alistar cuatro navíos de armada (con deficiente artillería fundida por un “oficial campanero”) y contaba con dos galeras: las nombradas *Santiago el Mayor* y *Santiago el Menor*, surtas en el puerto desde el mes de abril de 1585, esto sería decir, con anterioridad al arribo del Virrey a Lima, y hechas durante el lapso transcurrido desde que murió su antecesor Enríquez de Almansa hasta la fecha arriba indicada.

Fuera de lo dicho el Conde de Villar don Pardo había constituido una compañía de cien hombres en tierra, para combatir y oponerse a pretensiones de desembarco. Sus mayores esfuerzos eran conservadoramente centralistas, al pensar que lo principal por defender era el primer puerto peruano como llave de acceso al centro geopolítico del Virreinato: Lima, la ciudad de Los Reyes y sede del gobierno colonial.

INCURSION DE CAVENDISH

Ya en el capítulo III se trató —aunque en forma muy somera— acerca de la súbita presencia de este corsario inglés en aguas del Pacífico y de sus ataques a naves y puertos del Virreinato del Perú. En esta parte de la obra resulta indicado ahondar tal hecho por imponerlo así la cronología de los acontecimientos.

Thomas Cavendish zarpó de Plymouth el 21 de julio de 1586 al mando de una pequeña fuerza naval integrada por tres barcos bien armados, ligeros y de poco desplazamiento, cuyos tonelajes fluctuaban entre 120 y 60 por lo que se sabe. Ellos eran el *Desire*, el *Content* y el *Hugh Gallant*. Las primeras piernas de su zigzagante viaje lo llevaron a Sierra Leona en el Africa occidental, y luego de pasar próximo a las islas de Cabo Verde, hacia la Patagonia. Tanto en el continente negro como en las costas americanas, ejerció actos vandálicos y crueles contra los naturales a guisa de entrenamiento, pues quería adiestrar a sus tripulaciones que conformaban un total de 123 hombres.

Debe hacerse notar que entre las personalidades de su predecesor Drake y la de este corsario, existía un abismo históricamente comprobado. Mientras que el primero extremó su caballeresco comportamiento ejerciendo el corso con corte de nobles acompañantes, impecable etiqueta, música de cámara durante las comidas a bordo, exquisitos modales con los vencidos y sin victimar a sus enemigos por el solo placer de vengarse, Cavendish era más bien sanguinario, gustaba del saqueo y el incendio en sus vandálicas tropelías y al contrario de Drake, quien se apoderaba de las riquezas sin segar vidas, no se detenía ante el asesinato ni ante el abuso prepotente de sus armas. Era Cavendish un corsario de otro corte humano, de cultura y educación diferentes, que le impulsaban a cometer excentricidades que le dieran notoriedad. No obstante sus defectos y las muchas crueldades que cometió, profesionalmente fue un competente marino como que le cupo la honra de ser, después de Drake, el segundo inglés que dio la vuelta al mundo luego de la incursión que realizara al Pacífico a fines del siglo XVI.

El 3 de enero de 1587 llegó Cavendish al Cabo Vírgenes e hizo su ingreso al Estrecho de Magallanes con sus tres barcos. Cincuenta y dos días duró el pasaje de su flotilla hasta llegar a las aguas del Pacífico, habiendo tocado en las ciudades españolas Nombre de Jesús y del Rey don Felipe que fundara Sarmiento de Gamboa. Entre hacinamientos de cadáveres congelados por el frigidísimo clima que fueron encontrando en chozas e iglesias se toparon con un solo superviviente medio loco, envuelto en pieles y que lo único que hacía era preguntar por Sarmiento de Gamboa al creerlos españoles que venían a socorrerle. Su nombre al fin lo obtuvieron los ingleses: era Tomé Hernández, natural de Badajoz y aceptó la invitación de los corsarios para embarcarse con ellos rumbo al Perú.

Los británicos durante el medio centenar de días que navegaron por el estrecho, también pagaron un alto tributo a la intemperancia del medio ambiente y perdieron casi la mitad de su gente: "El clima aterrador y el frío en este lugar nos está costando ocho

o nueve hombres cada día", escribió un amigo de Cavendish, Francis Pretty⁸.

Los temporales dispersaron a los barcos corsarios forzando al *Desire* a salir solo al Pacífico y continuar su navegación hasta la isla Mocha, en una de cuyas abras fondeó Cavendish para esperar a los otros buques: era el 13 de marzo de 1587.

Efectuado el *rendez-vous* continuaron navegando en conserva, hicieron aguada y consiguieron alimentos en la isla de Santa María, pasaron de largo frente a Concepción, y finalmente, recalaron en las cercanías de puerto Quintero efectuando un desembarco. Allí tuvieron un encuentro con tropas españolas que, en número de doscientos hombres, acudieron al día siguiente de haberse fugado Tomé Hernández con un pequeño grupo de sus compatriotas. Estos, en la víspera, habíanse topado con los corsarios exigiéndoles identificarse. La estratagema de Cavendish —que hizo permanecer callada a su gente para que sólo Hernández les hablase en español— no dio resultado. El supuesto loco aprovechó la brillante oportunidad de aquel imprevisto diálogo para delatar a los ingleses, y, en un momento de duda de éstos cuando partían los castellanos aparentando estar satisfechos con la explicación recibida, a horcajadas se encaramó en la grupa de un caballo y desapareció de la escena.

En el citado encuentro murieron veinticuatro españoles y una docena de corsarios. Era el primer día de abril de 1587⁹.

Fuera de otros nueve ingleses que cayeron prisioneros y fueron ajusticiados, algunas pérdidas más tuvieron en su retirada hacia la playa para guarecerse en sus barcos y ponerse bajo el amparo de sus cañones. La falta de artillería de los de tierra era una garantía para ellos.

A mediados de ese mismo mes reiniciaron la navegación. Frente a Coquimbo capturaron un buque procedente de Arica y lo rebautizaron como *George*. El 4 de mayo, mientras seguían siempre con proa al norte, tomaron otro barco de nombre *Cristóbal Núñez* en el que hallaron gran cantidad de vino. Esta captura así como las tres naves más que realizaron frente al Morro de Arica, hizo que avisada la población por el piloto del *Cristóbal Núñez* que escapó a nado, se pusiera sobre las armas y en alerta contra cualquier desembarco de los corsarios. Estos mantuvieron el bloqueo durante dos días y zarparon rumbo a Quilca el 6 de mayo¹⁰.

No hallando presas en Quilca, siguieron a Pisco y desembarcaron en Paracas. Llevaron a bordo sólo pipas con agua fresca y harina. Era de suponerse que de allí se dirigirían al Callao.

Resulta lamentable a la luz de la historia, comprobar que en el primer puerto solamente se contase a la sazón con dos galeras mal armadas como únicas fuerzas de mar. Cada una llevaba 100 soldados habiendo además en tierra un centenar de jinetes y

setenta soldados de infantería. El Virrey D. Fernando Torres y Portugal, ampliamente informado acerca de las correrías de Cavendish gracias al sistema de "chasquis", había tomado estas precauciones y otorgado el mando naval a su hijo, D. Jerónimo.

Además, el Conde de Villar don Pardo aquilatando la cortedad de sus recursos, había enviado órdenes al Cusco y a Potosí para que preparasen y despacharan 200 y 225 hombres respectivamente, los cuales bajarían hasta el Callao y Chile en el mismo orden arriba indicado para reforzar las defensas costeras¹¹.

Mas Cavendish, barruntando una fuerte oposición en el primer puerto del Virreinato del Perú, tomó la decisión de pasar de largo y continuar hacia el norte. Entró en Casma y sólo consiguió apoderarse de una fuerte carga de harina. Luego en Chérrepe sus fuerzas abordaron otras cuatro naves, incendiando una y descargando de víveres otras dos, mientras que el *Hugh Gallant* capturaba la *Lucía* que transportando madera venía de Guayaquil; en ella tomaron preso a su piloto, Gonzalo de Rivas, y a un esclavo.

El próximo puerto de recalada para los corsarios fue Paita. Sobre él Cavendish ejecutó un bombardeo de ablandamiento a su arribo el 30 de mayo de 1587, realizando después un desembarco de algo más de medio centenar de hombres que procedieron a saquear la población, y a robar un depósito de mercaderías de China traídas por el galeón de Acapulco, a apoderarse de joyas y metales preciosos por un total aproximado de 5,525 libras y a exigir rescate a la gente del puerto —que se había retirado a los arenales adyacentes— sin obtener que éste les fuera pagado.

Como represalia las tripulaciones de Cavendish incendiaron todas las casas de los moradores en ausencia de éstos, haciéndose después a la vela con rumbo a la isla de Puná.

En esta porción insular iba a sufrir un fuerte revés la suerte que había venido acompañando a los corsarios ingleses.

Apercibidas las autoridades quiteñas de la presencia de Cavendish en el Pacífico, el presidente de la Real Audiencia de la ciudad, D. Pedro Venegas de Cañaveral, había tomado ya sus precauciones: 40 hombres muy bien armados bajo las órdenes directas del capitán, Juan de Galarza, se pusieron a disposición del Corregidor de Guayaquil, D. Jerónimo de Reinoso, y emboscaron a su gente con todo sigilo en la isla de Puná en espera de los corsarios.

En razón de los manglares que corren a lo largo de la costa de ese paraje, las fluctuaciones de profundidad que originan las cargadas aguas del río Guayas así como otras consideraciones de índole geográfica y náutica, era de suponerse que las naves de Cavendish enrumbaran directamente a Puná. Las suposiciones de Reinoso fueron correctas y resultaron acertadas. Los corsarios establecieron una cabecera de playa en la isla, para, al amparo de

sus barcos y artillería, coordinar debidamente sus planes de ataque. No sospecharon la emboscada que habíales preparado cuidadosamente D. Jerónimo de Reinoso.

El historiador jesuita Vargas Ugarte sintetizó muy fielmente los acontecimientos posteriores: "...al amanecer del 12 de junio —relató, aludiendo al arriba citado Corregidor de Guayaquil— asaltó a los que se hallaban en tierra, dando muerte a 25 de ellos y tomando cuatro prisioneros, entre ellos un Capitán. Una de las naves, varadas en tierra para su reparo, fue quemada y también en una de las lanchas y con muy grueso botín se volvió el Corregidor a Guayaquil. Cavendish abandonó la isla el 14 de Junio y se dirigió a Machala, en donde permaneció haciendo aguada, hasta el 21, continuando luego su derrota hacia el Norte y arribando a las costas de Guatemala, a mediados de Julio, de donde pasó al puerto de Guatulco, donde hizo una buena presa. En la proximidad de Acapulco logró abordar al navío de la China, bien cargado de mercaderías y con tan rico trofeo pudo darse el pirata por satisfecho. Aléjose de aquellas costas y después de doblar el cabo de Buena Esperanza, llegó a entrar en el puerto de donde había salido (Plymouth) el 8 de Septiembre de 1588"¹².

La improvisada fuerza naval que preparó el Conde de Villar don Pardo, ni pudo impedir el daño que ocasionó la incursión de Cavendish ni logró posteriormente darle alcance. Dos galeones armados apresuradamente y puestos a órdenes del General D. Pedro de Arana, se enviaron a Tierra Firme con instrucciones de evitar encuentros en la mar hasta efectuar el *rendez-vous* con otros dos que, antes del pasaje de los corsarios frente al Callao y como medida de precaución fueron enviados a Panamá con la plata. El objetivo perseguido era que, una vez juntas las cuatro naves, zarparan hacia Realejo o adoptaran otro rumbo según las noticias que tuviesen, para tratar de dar caza a los ingleses con una relativa ventaja sobre ellos.

Tal intención se vio frustrada desde que —como ya se ha visto— los corsarios habíales tomado la delantera, y contando ya con un apreciable botín, emprendieron la vuelta al mundo para arribar finalmente a Plymouth, su puerto inglés de salida y base de los "Sea Dogs" de la Reina Isabel.

Cavendish había retornado por Java, el cabo de Buena Esperanza, la isla de Santa Elena y las Azores. Poco antes de entrar a aguas británicas, su excéntrica personalidad concibió una espectacular aproximación nunca hecha por corsario alguno: ordenó que en todos sus buques —y en la capitana especialmente— se izaran, adicionándolas, las velas más estrambóticas y lujosas que cabe imaginar y que objetivamente mostraban el riquísimo botín de sedería china que había capturado. Así, ante la admiración general, se desplegaron finísimas piezas, brocados de alto precio con dra-

gonos bordados y escenas bucólicas orientales que, hinchadas por el viento, sirviéronle para aquella entrada a puerto colosal y polícroma que pudo ser admirada por el pueblo inglés¹⁶.

MAS PREVENCIONES REALES CONTRA LOS CORSARIOS

Tras los éxitos de Drake y Cavendish, la Corona trató —mientras se estudiaba y organizaba el envío de ayudas— de agotar todos los esfuerzos que podía exigir a sus gobernantes coloniales para evitar futuros y muy probables contratiempos. La legislación que se siguió emitiendo fue variada pero concurrente sobre el mismo punto capital: el temor al corso y a las ingentes pérdidas que éste podía ocasionar. Veamos una muestra:

XLIV De las Armadas del Mar del Sur. Año 1590.

Ley II *Que en las Coftes del Sur se este con cuidado por fi paffaren Cofarios a aquel Mar.*

“Han intentado los enemigos de esta Corona algunas vezes paffar al Mar del Sur, y hazer daño en aquellas coftas y porque conviene prevenir al que pueden recevir nueftros vallos, Mandamos a los Virreyes, Audiencias, y Governadores que den orden á los Puertos de sus difritos, que haya fiempre la que conviene y eftén con mucho cuidado, y la defensa pofsible, para que no fuceda algún accidente: y que en el Mar se guarde lo mismo, en tal forma, y prevención, que fi paffaren algunos enemigos, o cofarios, hallen refistencia baftante, y fean caftigados”¹⁴.

Mientras tanto —y como ya se ha visto— los auxilios peninsulares demoraban interminablemente en llegar. Sobre todo aquellos que se relacionaban con personal técnico especializado, anclas, clavazón, jarcia y velamen entre otros.

EL VIRREY D. GARCIA HURTADO DE MENDOZA: SU ESFUERZO NAVAL

Este nuevo gobernante del Perú y Cuarto Marqués de Cañete, regresó a Lima en diciembre de 1590 como su 8º Virrey, puesto que había vivido en la ciudad de Los Reyes durante el mismo mandato que le cupo desempeñar a su padre, D. Andrés, quien durante su período confióle el mando de una expedición militar contra los araucanos.

Desde el ángulo naval puede establecerse que, apenas se hizo cargo del mando político del Virreinato del Perú al suceder al Conde de Villar don Pardo, en la medida de sus posibilidades volcó todos sus esfuerzos para robustecer la defensa de puertos y

asegurar una mayor eficacia en la mar, dada la amarga experiencia tenida por sus predecesores y el inminente peligro representado en aquella época por el corso inglés.

Una de sus primeras medidas fue la de efectuar un escrupuloso y personal examen de los elementos disponibles. A través de su correspondencia con S.M. el Rey, y no obstante que procuró ponerse al margen de una crítica directa que podría ser mal interpretada, se vio forzado a incidir en defectos inherentes al sistema seguido "y ordenar la guerra de otra manera", conforme a un criterio más práctico y realista. Así lo expresó textualmente en sus más importantes cartas, algunos de cuyos párrafos iremos destacando en el presente capítulo.

Ya desde el 11 de marzo de 1587 el monarca Felipe II había ordenado: "Que las Naos para las Flotas fean de trecientas toneladas por lo menos"¹⁵. También habíanse dictado algunas leyes — como la XXX y XXXI— para establecer la regulación de las naos y su guarnecimiento conforme a su porte, como "Que cada Nao grande lleve sesenta valas de cadena, y al *respeto* las demás (A). y las alabardas y lancones que se declara"¹⁶.

Merced a la correspondencia del Virrey García Hurtado de Mendoza con el monarca, puede establecerse fehacientemente el estado de la Armadilla que recibió de su predecesor, el Conde de Villar don Pardo, así como algunos detalles de importancia respecto de su mantenimiento, tripulaciones, pagas, disciplina imperante, necesidades, etc.

Asimismo y durante el año de 1590, D. García Hurtado de Mendoza seguiría informando al monarca por escrito acerca de las sucesivas medidas que iba adoptando en materias tocantes a guerra. Examinemos ahora los párrafos más importantes de una de sus cartas iniciales:

"...El Conde de Villar con intento de remediar este daño y asegurar esta Mar y Costa puso en el puerto del Callao quatro navíos de armada y dos galeras y una compañía de cient hombres en tierra los tres navíos, de estos halle en tierra firme *con alguna artillería hecha aca por un oficial campanero y de poca experiencia* y aunque sea de poco efecto servira en el entretanto que se hace una mejor.

Así mismo halle los navíos desproveídos de xarcias y las demas cosas que havian menester para poder navegar y fue

(A).—*Respeto*: término náutico muy utilizado para designar, actualmente también, cualquier material que se tiene o lleva para prevención o repuesto.

forçoso gaftar allí mas de catorce mil pesos para ponerlos en orden/ la capitana es buen baxel y la almiranta corto y ruin velero y el otro es pequeño pero razonable y el que quedo en este puerto fue necesario ponerlo en orden como los demás.

A cada soldado de los que andan en estos navíos se les dan veynte pesos de sueldo cada mes y ración y otro tanto a los de las galeras y dandoseles de ordinario tres o quatro pagas adelantadas.

Los basos de las galeras son muy buenos y la capitana tiene veynte y seis bancos y la patrona veynte y dos la cual halle sin *chusma* (A). xarcia arboles ni otra cosa a la capitana le faltan setenta y ochenta remeros y esta desproveída de lo que ha de menester.

Por la relacion que va aqui vera Vuestra Majestad lo que en los navios galeras y presidios se gasta de la dicha hacienda rreal/ Pareceme exesivo y la gente guerra inutil y mal disciplinada y acostumbrada a recevir muy exesivas pagas y a este paso hera menester enbiar dineros de España para poderlas cumplir y viendo que se ha hecho ningun efecto ni se tratava mas de solamente guardar este puerto *me ha parecido ordenar lo de la guerra de otra manera*"¹⁷

La intención y el propósito de D. García Hurtado de Mendoza resultan manifiestos y claramente expresados en la carta anterior. Muy cercana estaba la fecha en que tendría la oportunidad de demostrar al monarca que sus desvelos para reorganizar la modesta escuadra virreinal no se reducían a meras palabras ni a encubiertas quejas que, resaltando la deficiente situación en que la encontró, sirviesen para destacar sus quehaceres y celo encaminado a solucionar tan delicado asunto.

Apenas llegado al Callao el 25 de diciembre de 1590, el Marqués de Cañete hizo pasar a los soldados que trajo para Chile a un navío que estaba por zarpar y que despachó de inmediato. "Luego que llegué al puerto del Callao —escribió el Virrey al monarca— puse en orden un navío en que hize pasar a los soldados que trahia para Chile y por cavo de ellos enbie en el al capitan Hernando la mero de andrade (sic) que es la persona de quien para esto tuve mas satisfaccion y de la instruccion que le di y de las cosas que fueron en el dicho navio va aqui copia y el navio partio el segundo día de pascua de navidad"¹⁸.

(A).—*Chusma*: (del italiano, *ciurma*; del alemán, *swarm* o enjambre). Nombre genérico con el que se designaba al conjunto de galeotes o forzados a galeras.

El dinamismo de D. García Hurtado de Mendoza hizo que en el siguiente mes de abril volviese a enviar —esta vez con destino a Arica— otros tres navíos muy bien armados y tripulados con cuatrocientos hombres de mar y guerra, bajo las órdenes del General D. Pedro de Arana, "...con orden de que lleguen hasta Arica corriendo y asegurando la mar y puerto por si entrasen los enemigos que hallen quien los castigue y la armada aguardará en Arica hasta los XI o XII de abril y traerá de camino la plata de Vuestra Magestad y de particulares que no pudiere aver venido por tierra para que todos juntos llegue aqui a tiempo vaxe a tierra firme el que conviene para enviarlo este año a Vuestra Magestad..." (sic)¹⁹.

Extractamos finalmente una noticia cierta acerca de los efectivos navales de la Armada Virreinal en el año de 1590, así como respecto de los proyectos del Marqués de Cañete para aumentarlos: existían dos galeras inapropiadas cuyo mantenimiento y dotación resultaban muy costosos, a las que se les añadían como unidades mayores cinco navíos que a la sazón hallábanse bien armados y tripulados. El Virrey no registró sus nombres pero si expresó sus intenciones inmediatas: "...agora quiero armar dos o tres fragatas que anden con los navíos de Armada para yr tras las lanchas de los enemigos y doblar puntas y haviendo en esta Mar los cinco navíos de Vuestra Magestad y otro mas mediante dios estara tan segura y la costa de ella que si los enemigos viniesen e (sic) infestarla hallen quien los rresista y ofenda"²⁰.

ALARMA SOBRE CORSARIOS

Durante el gobierno del Virrey Hurtado de Mendoza las actividades de los corsarios ingleses recrudecieron en forma ostensible. Ya en 1590 había recibido cartas de España avisándole la salida de cuatro navíos de 200 y 300 toneladas, barcos que habiendo zarpado de Plymouth se dirigían hacia los mares del Sur. Por dicha razón fue que despachó la armadilla de 3 barcos bajo el mando del General D. Pedro de Arana, para que custodiase la plata que vendría desde Arica hasta el Callao. Afortunadamente aquellos corsarios no llegaron a pasar el estrecho ni llegar al Pacífico.

Durante el mes de mayo de 1592 el Marqués de Cañete tuvo otro aviso de la provincia de los Charcas, de que habíase presentado frente a las costas del Brasil un corsario inglés con "tres navíos y dos pataxes, saqueando y robando la villa de los sanctos". Una carta del Gobernador de Río de Janeiro, D. Salvador Correa de Saa, le confirmó tal hecho para ponerle en guardia. De Río de la Plata también le vinieron noticias al respecto, asegurándole que los corsarios tenían la intención de pasar al Pacífico por el

estrecho, para lo cual habían iniciado trabajos con el fin de construir lanchas y otros bajeles de remo. El alarmado Virrey tuvo más detalles aún. Un marino vizcaíno que se hallaba en Lima y había sido prisionero de los ingleses, hasta le precisó los apellidos de los temidos incursores: "...el que viene por caveña de todos —informó Hurtado de Mendoza por escrito al rey— el capitán Rosel, de edad de 40 años y el acompañante deste el capitán Maese Pío de edad de 60 años y el Almirante el capitán Antón de edad de 36 años... (sic)²¹.

Añadía el Marqués de Cañete otros pormenores: "que todos los navíos traen mas de quinientos hombres marineros y soldados y mas de ochenta piezas de artillería", según se lo afirmó el vizcaíno y él dio por cierto. Al mismo tiempo procuró tranquilizar a la Corona acerca de las prevenciones tomadas y los aprestos que tenía hechos: "...si entran gueno han de bolver a salir porque me hallaran con cinco galeones de Vuestra Magestad y una galiçabra... y estos galeones estan en la orden que conviene y muy bien artillados y cuando hubiese necesidad de mas navíos podre artillar otros quatro y de polvora y municiones estoy muy bien proveido y gente no faltará quando sea menester..." (sic)²².

El Virrey D. García Hurtado de Mendoza no escatimó esfuerzos para prevenir la probable incursión corsaria. Además de procurar que se pusieran centinelas y espías (hasta en las costas de Río de la Plata) para que se le avisara al menor peligro, hizo fundir alrededor de 130 piezas de artillería, almacenando cerca de 1,000 arcabuces y unos 300 mosquetes junto con una crecida cantidad de pólvora y balas.

Afortunadamente la temida incursión de aquellos corsarios al Pacífico no llegó a realizarse. Después se supo que aquellos barcos eran los que conformaban las fuerzas de Thomas Cavendish quien había armado su expedición y salido de Inglaterra en 1591. "Avanzó en el estrecho hasta puerto Famine —apuntó el historiador naval Rosendo Melo— donde lo detuvieron las neblinas, la abundancia de nevadas, las fuertes corrientes y los vientos no menos fuertes. Sufrió ahí privaciones de todo género, hasta que, temeroso de agotar sus víveres o perder sus naves, se dejó arrastrar de nuevo al Atlántico. La furia de los elementos y la insolencia de la tripulación, desbordada en vista de tanto desastre, influyeron tal vez abatiendo el ánimo del Comodoro, quien murió en la costa del Brasil, dejando la suerte de sus naves al cuidado de sus capitanes respectivos"²³.

NUEVOS INCENTIVOS ECONOMICOS PARA EL CORSO

El quebranto sufrido por la Corona para alistar y equipar la Armada Invencible, sus continuas luchas contra Inglaterra y Fran-

cia así como la Guerra de Flandes, habían dañado fuertemente la economía española, que aún no repuesta de la bancarrota acaecida en el año de 1575 en que la deuda consolidada llegó a los 22 millones de ducados y la flotante a 15 millones adicionales, tuvo que continuar empenándose en muchos y diversos gastos para sostener sus continuas campañas militares. Fuera de todo lo anterior, a través de la lucha independentista de los Países Bajos y no obstante los triunfos obtenidos por los ejércitos del Duque de Alba, surgieron los ataques de los corsarios de Guillermo de Orange: los "Watergeuzen" que atacando por mar a la flota mercante española, le causaban ingentes pérdidas y repercutían con sus robos sobre la economía peninsular.

Por las razones arriba esbozadas en forma tan somera, el Virrey D. García Hurtado de Mendoza recibió el encargo de aumentar las rentas de la Corona, llegando el Rey al extremo de ordenarle —mediante una Cédula suscrita en Madrid en el año de 1589 y con anterioridad a que asumiera su alto cargo— que pidiese un donativo gracioso a todos sus súbditos en base a las circunstancias ya citadas. El dinero que se recaudara por dicho concepto, debía ser remitido cuanto antes a España y serviría como parte de una ayuda inicial.

Maniatando sus naturales escrúpulos el Marqués de Cañete, y ya en su calidad de Virrey, agotó todos los medios para que los Presidentes de las Reales Audiencias de Quito y Charcas procedieran a recabar los donativos, llegando hasta disponer que los Corregidores de indios y caciques hicieran los mismos trámites, recolectando lo que buenamente pudiesen dar las comunidades e individuos.

"No obstante las desfavorables condiciones en que se encontraba el Virreinato —apuntó el historiador Vargas Ugarte— el donativo llegó a ser cuantioso y alcanzó a sumar 1,554.950 ducados"²⁴.

Además el de Cañete se vio obligado —pese al enorme descontento que suscitó la medida— a imponer el impuesto de alcabala para cualquier transacción comercial. El almojarifazgo y el derecho de avería (impuesto aduanero y pago por la custodia naval de caudales o bienes embarcados en buques mercantes), también fueron celosamente controlados. Igualmente se exigió y cobró a los extranjeros compensaciones económicas por haber pasado y residir en Indias, siempre que no existiese oposición legal para ello. Se ejerció la venta de oficios, como escribanías, receptorías de cuentas, regimientos, etc., y, como un ejemplo que dice bastante de los ingresos que por dichos conceptos obtuvo la Real Caja, podría citarse que el cargo de receptor de alcabalas en la provincia de los Charcas fue vendido por la gruesa suma de 52,000 pesos ensayados. De otro lado se sabe que las "composiciones" (le-

galización para permanencia de extranjeros y otorgamiento de licencias) arrojaron la cantidad de 767,277 ducados y 1 real²⁵.

Toda esta política hacendaria, unida al control celoso en el pago de tributos sobre la explotación minera y a las "composiciones" referentes a títulos de propiedad de tierras (ingente renglón de ingresos que requirió un extenso saneamiento), alcanzaron excelentes resultados: se pudo remitir a España "en siete armadas, según los cálculos del Contador de cuentas del Tribunal Mayor de Lima, Francisco López de Caravantes, 9,714.405 de pesos"²⁶.

Además se aumentó considerablemente la producción de azogue, que resultaba indispensable para el rápido y mejor beneficio de metales argentíferos. En 1594 escribió el Marqués de Cañete al Rey que, aparte de 5,500 quintales enviados por real orden a México, aún había almacenados 15,000 en Villa Rica, 3,000 en Chinchá, alrededor de 5,600 en Arica y unos 3,000 en Potosí. Los yacimientos de plata en Castrovirreyna y los del cerro de Colquepocro, Urcocha —especialmente los dos inicialmente nombrados— llegaron a un auge de producción extraordinario, destinándose para estas labores en Huancavelica unos 2,100 indios de las provincias vecinas. También se explotaron diversos yacimientos de oro como los de la provincia de Huailas, pero de baja ley. En cambio la plata huancavelicana era muy pura y valiosa a más de abundante, lo que hizo que en el año de 1592 escribiera el Virrey al monarca, "anunciándole la ida a España del Capitán Juan Delgadillo y le enviaba con él quince piñas de plata escogida, procedentes de esas minas, las cuales valían 1,368 pesos, como una primicia del famoso mineral"²⁷.

Resumiendo: el aumento inusitado de metales preciosos y rentas para la Corona que se enviaron a la península durante el gobierno de D. García Hurtado de Mendoza, resultó un cebo apetecible para que el corso inglés —amenguado un tanto a partir de la década anterior— volviese por sus fueros, intentando nuevas incursiones al Pacífico como la que efectuaría Richard Hawkins, tentado por las noticias que llegaron a Inglaterra acerca de los formidables tesoros que transportaban los barcos españoles hacia Europa, en procura de ayudar a Felipe II en sus gastos de guerra y en sus esfuerzos por soportar la aflictiva situación económica peninsular.

A Richard Hawkins —hijo del famoso consario, Sir John Hawkins, a la sazón operando con Drake en el Pacífico— se le dio el mando de una escuadrilla en 1593 para que viniese hasta América y obrase en combinación con los marinos ingleses acabados de citar.

La nave Capitana de Hawkins era la *Daintie* que desplazaba 500 toneladas y estaba armada con 32 cañones. Otro barco y una

pinaza completaban sus fuerzas, siendo las dotaciones más o menos improvisadas, poco disciplinadas, y, en general, deficientes para abordar la empresa que se había trazado.

El 12 de junio de 1593 zarparon de Plymouth, y, justamente por la calidad de los hombres que traía demoraron alrededor de tres meses en llegar a las islas Canarias, para después acumular gruesos errores durante la navegación hasta el golfo de Guinea y poner rumbo hacia las islas Malvinas. Habiendo surgido el escorbuto y fallecido una treintena de tripulantes, el segundo barco de los corsarios desertó de la expedición y se regresó a Inglaterra, quedándose Hawkins solo con la *Daintie* y la pinaza que era bastante lenta en su desplazamiento.

Recién el 10 de febrero de 1594 lograron los dos buques ingresar al Estrecho de Magallanes, efectuando su pasaje en cosa de catorce días. Tormentas y mal tiempo continuado así como reparaciones de sus naves en Bahía Salada retrasaron sus singladuras, arribando a Valparaíso el 1º de mayo. En este puerto capturó sorpresivamente cinco barcos españoles mercantes —incluyendo uno que llegó de Valdivia al poco tiempo de su arribo—haciéndose de víveres y vino así como de otros pertrechos que necesitaba; en la última nave de las que arriba se citan, se apoderó de 24,000 pesos en oro y retuvo a su piloto y maestro, Alonso Bueno, para llevarlo "por fuerza por piloto de toda esta costa"²⁸.

"Y luego puso bandera de paz y rescate; rescatáronse los navíos, aunque dicen Su Majestad tiene mandado no se haga, mas entonces fué necesario, porque si no se rescataran los quemara, y no se avisara de Chile su entrada, como se avisó; porque en anocheciendo, un navío alzó anclas y velas, y cogió la delantera al enemigo y vino a dar el aviso con tiempo... Este aviso diólo secretamente [se refiere a Alonso Bueno] en el puerto de Valparaíso al capitán Ramiro Yáñez de Saravia, vecino de la ciudad de Santiago, que allí había venido con gente, entraba y salía en el navío enemigo, para que con la brevedad posible en uno de los navíos rescatados, y siendo de noche, lo despachase al Visorrey del Perú, lo cual así se hizo..."²⁹.

Mientras tanto el corsario inglés prosiguió su viaje hacia el norte, y, sabedor de que su presencia en la Mar del Sur era ya conocida, pasó frente a Coquimbo, Arica y Quilca sin desembarcar ni arriesgarse mayormente. Sólo capturó dos pequeños barquitos cargados de pescado, hasta llegar a la altura de Chíncha y avistar las velas de la armada virreinal que había zarpado del Callao para enfrentarlo.

*D. BELTRAN DE CASTRO Y DE LA CUEVA
CONTRA EL CORSARIO*

Con el peligro de los ingleses mucho más cercano de lo que suponía, el Marqués de Cañete tomó una acción rápida y efectiva para alistar y poner en operación sus fuerzas navales. Dos galeones de 500 y 600 toneladas con un promedio de 25 cañones cada uno, a más del *San Juan* que se armó y habilitó en guerra y de tres pataches con treinta mosqueteros y arcabuceros por unidad, se pusieron a órdenes del nuevo Capitán General de dicha escuadra, D. Beltrán de Castro y de la Cueva, cuñado del virrey y varón de muchos quilates, audaz, valiente y emprendedor. Como Almirante fue nombrado D. Alonso de Vargas Carbajal.

Dotada aquella escuadra con abundante pólvora (unas seiscientas botijas) y una muy crecida pelotería de fuego fundida en bronce, zarpó del Callao el 25 de mayo en la noche. Habiéndose alejado de la costa más millas de las debidas, tornó hacia ella para seguir buscando a los corsarios cuando el viento imperante no le era propicio. "El domingo, día de la Trinidad, al amanecer, se le descubrió a barlovento (a Hawkins), pero en avistando a sus contrarios comenzó a cargar las velas para poder escapar. Arreció tanto el vendaval que se quebró el mastelero de gavia de la Capitana y el galeón *San Juan*, que más de cerca seguía al pirata, se desaparejó, de modo que sólo pudieron continuar la persecución la nave Almiranta que era algo zorrera y un patache. Con la oscuridad de la noche y, a fuerza de vela, consiguió Hawkins perderse de vista, aun cuando se vio forzado a alijar su nave, echando por la borda muchas mercancías robadas"³⁰.

Un testigo presencial, el padre Lizárraga a quien como cronista de convento hemos citado líneas arriba, nos ha dejado algunos detalles adicionales junto con un complicadísimo relato de las maniobras a vela que —a su decir— frustraron la posibilidad de dar caza al corsario. En resumen y para él la culpa del fracaso inicial para lograr el acercamiento y entrar en combate con las naves de Hawkins, lo tuvo "la soberbia nuestra", puesto que "nos parecía éramos poderosos contra toda Inglaterra". También adjudica buena parte de aquella culpa —sin nombrarle, por no saber quizás quien fue— "al que dió el consejo que la víspera de Trinidad, sábado, en la noche viniésemos la vuelta de tierra", debido a que dicho cambio influyó en que, amaneciendo, se percataran de que los corsarios hallábanse mar afuera y con vientos propicios para fugarse".

Tan peculiares apreciaciones son producto de su entusiasmo en relatar los hechos tal cual sucedieron. El mismo Lizárraga se reconocía un lego en materias de guerra y navales, lo que no le impidió exponer su opinión acusatoria. "Es cierto que en mi vida

ceñí espada, y que viendo al enemigo y cuán lejos estaba de nosotros, y el viento que tomaba más fuerza, que ni me alboroté, ni pareció habíamos de venir a las manos"³¹.

Lo cierto es que nuestro buen cronista conventual —embarcado junto con Fray Bernardino de Lárraga en la Almiranta— nos suministra algunos pormenores fehacientes: los barcos eran la nave ya citada, la Capitana (en la cual iba D. Beltrán de Castro y de la Cueva, como Capitán General de la escuadra), el *Nuestra Señora del Rosario* (conocido igualmente por aquellos marinos como el *San Joanillo*, mote cariñoso y diminutivo de *San Juan*). Aquella pequeña escuadra llevaba "... mucha munición, pólvora, balas rasas y de cadena, bombas de fuego, mucha y muy buena artillería, que se labra en la ciudad tan buena como en Alemania, piezas de cuarenta quintales y más"³².

También nos relata sus personales impresiones acerca del Capitán General. Para él no era hombre de mar y no tuvo culpa alguna al apartarse de las instrucciones del Marqués de Cañete —en el sentido de que la búsqueda diurna se hiciese mar afuera, y la nocturna, con sus barcos cercanos a la costa— desde que siguió el consejo de alguien más entendido en tales menesteres y fracasó en su primer intento como ya se ha visto. La culpa —apuntó el mencionado cronista conventual— "... no la tiene el general porque no sabe de bordos de mar ni de tierra, ni marear velas; sabe gobernar un ejército entero, sabe pelear y mandar pelear, y sabe acudir a la sangre ilustrísima de donde descende"³³.

Lo cierto fue que, contrariadísimo D. Beltrán de Castro por esa primera frustración, cambió de nave y trasladó su insignia a la Almiranta trocándola así en Capitana tal vez por considerarla más velera y adecuada, fuera de que su porte resultaba mayor que el de la galizabra en la cual se había embarcado desde la iniciación de la empresa.

Todo esto aconteció poco después de que fallara el primer intento de batir a las naves de Hawkins, cuando la Escuadra Virreinal se vio precisada a volver al Callao para ejecutar las pequeñas pero urgentes reparaciones que necesitaba, reemplazando el mastelero de gavia de la anterior Capitana y renovando hasta alistarlos los aparejos del *San Juan*.

UN ALMIRANTE PERUANO EN 1594

La resolución adoptada por D. Beltrán de Castro al cambiar de barco y trasladar su insignia, en la que podía percibirse quizás un cierto descontento respecto de la errada asesoría naval que tuvo, hirió naturalmente la susceptibilidad de su Almirante, D. Alonso Vargas de Carbajal. Este marino, sintiéndose disminuido por tener que embarcarse en una galizabra de menor tonelaje y en-

vergadura —y al no obtener permiso para acomodarse con sus dos hijos, algunos hijosdalgos, caballeros allegados y sus criados, en la nueva Capitana— juzgó agravante la actitud tomada por el Capitán General. El asunto quedó resuelto cuando el Marqués de Cañete decidió nombrar, en su reemplazo y como Almirante de aquella Escuadra Virreinal, a otro marino: D. Lorenzo de Heredia, "hijodalgo, nacido en la ciudad de Huánuco, hombre de brío y buenas partes, dándole la galizabra, y en ella por capitán al mismo que la ha traído [Pedro del Pulgar] y que nombramos arriba"³⁴.

Interesante resulta verificar en este punto del relato histórico, que a raíz de la decisión tomada por D. Beltrán de Castro y el rozamiento habido dentro del alto mando naval, fue el propio Virrey quien nombró a un peruano, nativo de la Ciudad del León de Huánuco, de los Caballeros, para ocupar el rango de Almirante de su escuadra en lugar de designar a otro español como era hábito y costumbre. El caso de D. Lorenzo de Heredia, singularísimo por aquellos tiempos, refuerza la idea de que los trajines navales que tuvo el Perú en épocas pasadas exigen —para compendiar integralmente su historia— remontarse a fechas muy anteriores a las que usualmente se han venido considerando como germinales en este tipo de trabajos.

Las escasas referencias sobre D. Lorenzo de Heredia que consigna el cronista Lizárraga, y que tenemos la idea de ampliar en su momento, dicen de él lo siguiente: "gran enemigo de los ingleses, sin temor alguno por ellos, por haberse visto muchas veces en la Mar del Norte y peleado con ellos, y haber hecho muchas y muy buenas suertes, que a esta sazón ya tenía dado lado a la galizabra y tomándole el agua donde se metieron los soldados necesarios"³⁵.

Su posterior desempeño como Almirante de aquella Fuerza Naval resultó muy eficaz, acertado y valeroso, desde que, como se irá viendo a continuación, fuera de ser su barco el primero en descubrir a las naves de Hawkins y empeñarse en combate con ellas, contribuyó invalorablemente al triunfo alcanzado por su Capitán General, D. Beltrán de Castro y de la Cueva, sobre los corsarios ingleses así como a la rendición y captura del propio Richard Hawkins que tan audazmente los capitaneó durante su incursión en la Mar del Sur.

La presencia peruana en la Marina Virreinal —aun en épocas pasadas y muy anteriores a nuestra independencia como nación— fue un hecho históricamente comprobado. Desde el punto de vista naval, son múltiples las ayudas que prestaron hombres de esta tierra para contribuir a tripularla, mantenerla, actuar a bordo de sus naves y hasta para prevenirla con la debida anticipación sobre inminentes peligros. Desde los puestos más humildes hasta los más importantes, continuamente se observa dicha presencia con

tendencia a aumentar en número de individuos a medida que transcurre el tiempo. Abonamos esta afirmación con algunas pruebas al margen:

"No hago varar este año las galeras en tierra —escribía el Virrey García Hurtado de Mendoza a Su Majestad, durante el año de 1592— antes he dexado en ellas hasta quarenta o cincuenta forzados *negros, mulatos y yndios y estos se ocupen en las obras de los navíos de Armada...* y con esto se conserva la reputación que hay galeras en este puerto aunque no pueden servir de ninguna manera para la costa por ser las corrientes y bientos della tan contrarios y si de algún efecto pueden ser es para guardar los navíos que estan en el Callao y quando la necesidad apretase mucho de que fuesen menester estas galeras se pueden tornar a armar en dos horas de los negros que ay en esta ciudad (que son muchos) y de soldados para que puedan defender las naos del puerto y ofender a las del enemigo con la artillería"³⁶.

Refiriéndose precisamente a la incursión del corsario Richard Hawkins, el cronista conventual Fray Reginaldo Lizárraga se ocupó también de la presencia peruana —aunque muy superficialmente— para la rápida comunicación de las noticias y la transmisión de las alarmas en casos de emergencia. Nos remitimos al empleo que los virreyes venían haciendo de los "chasquis" desde los tiempos de Toledo. Merced a este sistema milenario y muy usado en el Perú durante el Imperio Incaico, los gobernantes españoles podían enviar mensajes dentro y fuera de los territorios bajo su mando con una rapidez casi increíble.

Relatando específicamente las acciones tomadas por D. García Hurtado de Mendoza contra Hawkins y sus naves, apuntó el padre Lizárraga: "El Marqués tenía por momentos chasquis por tierra, como aviso donde llegaba el enemigo. La armada seguía su derrota en busca de él"³⁷.

Más abajo —y en esa misma crónica— nos enteró de cómo combinó el Marqués de Cañete la urgente información obtenida mediante los "chasquis", para hacerla llegar al Capitán General de su Escuadra, D. Beltrán de Castro y de la Cueva, con el fin de orientarlo en seguimiento de los corsarios ingleses. Se refería el cronista conventual al primer intento que ejecutó la Fuerza Naval aludida para tratar de batir a Hawkins, que, como ya se ha visto resultó frustrado y devino en el nombramiento del huanuqueño D. Lorenzo de Heredia como almirante. "Sucede, pues, que llega el enemigo a la playa de Chíncha, y luego fué de ello avisado el Marqués, el cual despachó un barco de pescadores con orden de no pararse hasta hallar la armada, avisando al general dónde había llegado el corsario, y que dos o tres días se había detenido en aquella playa"³⁸.

EL TRIUNFO NAVAL DE ATACAMES

Habiendo escapado Hawkins de la persecución iniciada con tan poca fortuna a la altura de Chincha, y aprovechando la corta permanencia de las naves virreinales en el Callao, el corsario prosiguió su navegación barajando la costa hacia el Norte. Rindió y puso fuego a un barco a la altura de Trujillo, y habiendo luego tocado en Huanchaco desembarcó al piloto Alonso Bueno a quien traía a bordo como su prisionero, tras de haberlo capturado en Valparaíso al comenzar su incursión. Pasó luego cerca de la isla Lobos, apresó una pequeña embarcación cerca de Paita, evitó tocar en Guayaquil, la isla de Puná y Puerto Viejo, y continuó su derrota en busca de fáciles presas siempre con proa hacia el Septentrión³⁹.

Mientras esto sucedía, D. Beltrán de Castro y de la Cueva había ya zarpado del Callao con la Capitana y la galizabra que actuaba como nave Almiranta, habiéndose apresurado en salir con sólo dos barcos bien artillados para evitar que el corsario se escapara nuevamente. Así llegó a Huanchaco en donde embarcó al piloto Alonso Bueno, enterándose que las fuerzas de Hawkins habían tocado en el citado puerto seis días antes (el 10 de junio) desde que la escuadra virreinal arribó el 16 de junio de 1594. Sin pérdida de tiempo zarpó ésta nuevamente con rumbo a Paita y entró a puerto el día 20, para dejarlo casi de inmediato ante el aviso de haberse avistado dos velas en el horizonte que fueron confundidas con las de los ingleses. Su búsqueda prosiguió por más de una semana y siempre en ruta al norte, hasta que, finalmente, el 30 de junio detectaron con absoluta seguridad a los corsarios frente a la costa de Esmeraldas, a la altura de la bahía de Atacames (lat. 00° 53' Norte, long. 79° 55' Oeste).

La relación que de este reñido combate hizo el cronista Lizárraga —aparte de su personal manera de describir la acción naval aquella— la consideramos fehaciente. En esta oportunidad no le cupo en suerte hallarse como testigo presencial desde que no anduvo embarcado, pero, con un gran tino, dio fe de su narración (en la que hubo tres encuentros sucesivos hasta que se logró la victoria), haciendo la acotación siguiente:

*"Todo lo referido vi en una carta que el padre presentado Fray Tomás de Heredia me escribió, sacada de otra que su hermano el Almirante Lorenzo de Heredia le escribió de Tierra Firme"*⁴⁰.

Antes de pasar a la descripción del combate que tan pintorescamente nos facilitó Lizárraga, insistimos, una vez más, en la presencia peruana encarnada en el Almirante D. Lorenzo de Heredia.

Y lo consideramos necesario porque teniendo en cuenta el diferente enfoque de esta Historia Naval del Perú, que no se remonta sólo al año de 1821 en que nació la república sino hasta sus tiempos coloniales, interesa destacar a los marinos, hijos de esta tierra, que fueron parte de aquella influencia constante dentro del devenir histórico y la paulatina integración de la Armada del Perú que actualmente conocemos. Tal fue el caso del Almirante D. Lorenzo de Heredia como se podrá apreciar a continuación:

Sigamos inicialmente al cronista Lizárraga, cuando apuntó refiriéndose al enemigo inglés constituido por Richard Hawkins y sus corsarios: "...descubriéndolo la galizabra aferró con el [era la nave Almiranta, a cuyo bordo iba Heredia], y la capitana, queriendo darla favor, aferró también con la galizabra y la nao enemiga; peleó valientemente con los enemigos, de los cuales murieron más que los nuestros, y desaferrándose pelearon hasta que la noche los despartió, a cañonazos; los ingleses se espantaban viendo cuán buena artillería era la nuestra, porque les pasaban de claro en claro el navío"⁴¹.

Este primer contacto con el corsario ocurrió el 30 de junio de 1594, entre aproximadamente las cuatro de la tarde y hasta ya caída la noche.

Un segundo encuentro posterior permitió a la galizabra empuñarse nuevamente en combate. Lizárraga también lo consignó en estos términos: "Otro día de mañana tornan los nuestros a ver al enemigo (que fué necio, conociendo la ventaja de nuestra parte aquella noche no mudar derrota y escaparse); torna la galizabra aferrar con él y a pelear, pero desaferrándose la nao enemiga dispara una pieza de artillería y da con el mástil mayor de nuestra galizabra en el agua; luego tocóle un clarín como cantando victoria; mas nuestro capitán Leiva de Lizárraga no por eso desmayó, y llegándosele el capitán [se refiere al Capitán General, D. Beltrán de Castro], le dijo se recogiese a un puerto allí cercano, para repararse... Llegó la noche y despartiéronse".

El 2 de julio sobrevino el combate final. Los barcos de Hawkins hallábanse muy maltrechos y los corsarios no habían tenido oportunidad de reparar los daños que hábale causado la artillería virreinal, tanto porque el número de bajas era considerable como debido a que la tenaz persecución no les concedió respiro. Sus velámenes especialmente estaban muy maltratados, sin que hubieran podido renovarlos o coserlos siquiera. Así las cosas, D. Beltrán de Castro resolvió jugarse el todo por el todo y decidió abordar al enemigo, navegando hasta muy cerca de él con sus dos buques, hasta situarse a la distancia de medio tiro de cañón y descargar sobre la *Daintie* toda su batería de estribor. Dicha aproximación había sido tan arriesgada, que aun los tiros de mosquete

y arcabuz llegaban a impactar sobre la nave y seguían produciendo bajas.

Sobre esta situación apuntó Lizárraga: "...con esto vanse nuestros navíos contra el enemigo, y quizo Dios que disparando la galizabra una pieza da en la triza de la vela mayor y échala en el suelo; de la Capitana se dispara otra, que se llevó a tres o cuatro soldados, apercibidos para en aferrando ponerse fuego y quemarse a ellos y a los nuestros. Entonces el corsario inglés levantó una banderilla en que confesó rendirse..."⁴².

Ordenado el abordaje, muchos marineros de la escuadra virreynal procedieron a saltar sobre las regatas, tomar prisioneros y hacerse del botín que habían acopiado los corsarios. Por descontado capturaron también al propio Richard Hawkins, a quien herido de dos balazos, "Lleváronlo D. Francisco de la Cueva y el Capitán Pedro del Pulgar —escribió Vargas Ugarte— a la presencia de D. Beltrán, a quien entregó su espada. Diósele el trato que correspondía a su clase y el prisionero que tenía bastante conocimiento del castellano se ganó la voluntad de sus guardianes por su afabilidad y llaneza"⁴³.

D. Beltrán de Castro, al aceptar la rendición de Hawkins, empenó su palabra de honor de respetarle la vida. Acerca de este hecho apuntó Mendiburu: "...dio palabra a Achines [así le llamaban los españoles] en nombre del Rey de que su vida sería respetada. Mas la Audiencia de Lima, violando o estimando en poco esa garantía, declaró que el inglés debía sufrir la pena capital a que las leyes le condenaban. El apeló al Consejo Supremo de Indias, donde venciendo D. Beltrán, se resolvió quedase Achines libre, y en su virtud se restituyó a su país"⁴⁴.

Quien mucho ayudó a D. Beltrán en su lucha por mantener la promesa aquella, fue el propio Virrey D. García Hurtado de Mendoza. Posteriormente y habiendo entregado ya su alto cargo —mientras viajaba a España escribió una carta a Su Majestad, el 18 de mayo de 1596 y desde Panamá— dándole noticias de su partida para la península y de cómo habíase encontrado el 14 de abril con el Virrey Velasco en Paita. Comunicaba la muerte de Francisco Drake en Portobelo, y, al mismo tiempo, enteraba al monarca de que lleva *preso en la armada al corsario Richard Hawkins*⁴⁵.

La garantía que sobre su vida pidió el jefe inglés al rendirse a D. Beltrán de Castro y de la Cueva se afincaba en muy buenas razones. El 5 de abril de 1592 y durante un Auto de Fe que presidiera el Virrey, Marqués de Cañete, fueron quemados vivos por luteranos tres corsarios de Cavendish: Gualtero Tillit de 30 años, su hermano Eduardo Tillit de 21 y Enrique Oxley de 26. El único que se salvó de perecer en la hoguera fue Andrés Morley que contaba 18 años, abjurando de su credo muy oportunamente.

Un año después de la captura de Hawkins y los suyos, el 17 de diciembre de 1595, tuvo lugar otro Auto de Fe en Lima. Trece de sus tripulantes abjuraron para evitarse tan horrible muerte⁴⁶.

La pugna religiosa y las guerras que por tal motivo habían ensangrentado a Europa y continuaban haciéndolo, encontraron en el Nuevo Continente un feraz terreno para la aplicación de los más crueles y ejemplares castigos contra muchos hombres de mar enemigos de la Corona. Ya en páginas anteriores hemos citado algunos excesos cometidos por la Inquisición de España en dicho sentido, y de cómo en contravención con la bula de Pablo III que estableció la máxima duración del tormento en una hora, a piratas y corsarios —entre otros herejes acusados— se les prolongaba el martirio durante cinco cuartos de hora. Algunos de los más siniestros ladrones de mar, como Jacques de Sore por ejemplo, sanguinario pirata que azotó las Antillas y el Mar Caribe a mediados del siglo XVI, tomáronse una sarcástica venganza e hicieron degollar a una treintena de vecinos de La Habana en 1555 “por ser católicos”.

En honor a la verdad histórica debe apuntarse que los desquites de piratas y bucaneros mostraron una crueldad sin límite, diferenciándose ostensiblemente con los corsarios que si no les fueron a la zaga en robos, tropelías y destrucción de naves y puertos, cuando menos jamás cometieron las crueldades de los llamados Hermanos de la Costa, hampa marítima de siniestro recuerdo. “Su jefe era el Olonés [Francis], degollador de todos los tripulantes de un barco tomado por abordaje; el Olonés, que chupaba la sangre de su sable, o que arrojaba al agua la indefensa marinería de cuatro barcas apresadas, dejando sólo un hombre para que llevase la noticia del hecho al gobernador de Cuba”⁴⁷.

Los bucaneros y piratas que constituyeron la agrupación de Los Hermanos de la Costa, operaron principalmente con base en la isla de Tortuga. Francis L'Olonaise, fue el hijo de un honesto mercader de Sables d'Olonne, en Poitou, de allí su mote castellanoizado.

SEGUNDA EXPEDICION DE MENDEÑA A LAS ISLAS SALOMON

La perseverancia de D. Alvaro de Mendaña, quien desde los tiempos del Virrey Toledo abrigaba el deseo de aumentar los descubrimientos que llegó a realizar, ante sus reiteradas gestiones tuvo finalmente éxito durante el gobierno del Marqués de Cañete. Autorizado por éste y habiendo reunido cuatro naves, dos de regular porte y dos más pequeñas, alistó su segunda expedición dotándola de un total de cuatrocientos hombres. Como se recordará en su primer viaje había zarpado del Callao el 19 de noviembre de 1567 con rumbo al Poniente, descubriendo varias islas que él



D. Alvaro de Mendaña. Dibujo de Luis Carlos de Legrand.

llamó Salomón y entre las que destacaban, por su extensión e importancia, las de San Cristóbal y Santa Isabel.

En esta ocasión levó anclas el 9 de abril de 1595 (algunos historiadores afirman que fue el 11 de dicho mes), llevando consigo a su mujer, Dña. Isabel Barreto; como Maestre de Campo iba D. Pedro Merino Manrique, por Almirante Lópe de Vega y como Piloto Mayor D. Pedro Fernández de Quirós.

Zarpados los barcos del Callao comenzaron a barajar la costa hacia el Norte tocando en los puertos de Santa, Trujillo y Saña, para completar sus provisiones, avíos y embarcar alguna gente adicional. Iba como Capitana la *San Jerónimo*, como Almiranta la *Santa Isabel* (que cambiaron en Chérrepe por otra mercante más apropiada), la fragata *Santa Catalina* y la galeota *San Felipe*. Finalmente el 16 de junio dejaron Paita con proa al Sudoeste.

Cinco días más tarde, el 21 y en vísperas del de la Magdalena, avistaron una isla a la que pusieron por nombre Santa Magdalena por la expresada razón. Durante este segundo viaje —que fue el más importante de los dos que efectuó Mendaña— reconoció otras porciones insulares; ellas fueron las islas Dominica, Santa Cristina y San Pedro, siendo todo aquel grupo bautizado como el de las Marquesas de Mendoza, en honor del Virrey D. García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, quien había sido el principal fautor de la expedición. Igualmente descubrieron cuatro atolones coralíferos que llamaron de San Bernardo. Cansadas las tripulaciones por el largo y tedioso viaje a punto tal que hallábanse al borde de la sublevación, alcanzaron a ver una isla grande a la cual llamaron, quizás por su milagrosa aparición, Santa Cruz. En ella Mendaña asentó una colonia en la bahía Graciosa.

Mas, cuando los ánimos habíanse ya serenado un tanto, durante una disputa resultó muerto el jefe de los naturales. Mendaña, para recuperar su autoridad que veía disminuir ante el sedicioso comportamiento de algunos de sus hombres —especialmente del Maestre de Campo D. Pedro Merino Manrique— dispuso una sumaria investigación y que se ahorcara al culpable. Ante la seguridad de que la sublevación volvía a tramarse nuevamente, Mendaña se vio obligado a poner mano dura y dictó tres sentencias de muerte para otros tantos presuntos rebeldes entre los que se contaba su propio Maestre de Campo. Dichos ajusticiamientos se cumplieron dentro de la tensión existente.

Enfermo, agobiado por los continuos desengaños, débil y mortificado, D. Alvaro de Mendaña fue decayendo y sintiéndose de mal en peor. Considerando muy cercana la hora de su muerte, hizo testamento y dejó el mando de la expedición a su mujer, Dña. Isabel Barreto de Mendaña, falleciendo poco después el 18 de octubre de 1596 en esas latitudes.

EL SINGULAR CASO DE LA CAPITANA, ISABEL BARRETO

Muerto su esposo y habiendo salvado los restos de la colonia en bahía Graciosa, esta señora no titubeó en hacerse cargo del mando de la expedición. Apoyada por su Piloto Mayor, don Pedro Fernández de Quirós, reunió a los demás para tomar consejo y adoptar decisiones adecuadas. La Junta determinó "abandonar la isla y continuar la derrota al Sudoeste, en busca de la isla de San Cristóbal y de la nave Almiranta [que había permanecido en ella] y caso de no hallarlas, seguir a Manila en las Filipinas"⁴⁸.

Sorteando innúmeros peligros, malos tiempos y mares borrascosos, zarparon el 18 de noviembre y continuaron la difícil navegación que habíanse trazado. Durante el viaje zozobraron primero la goleta y después una fragata, sin que se les pudiera prestar socorro debido al embate de las aguas y al fuerte viento imperante en la zona. Luego de estas dos desgracias la Capitana se halló separada del otro barco que quedaba perdiéndolo de vista.

Continuando su solitaria navegación recaló en Guam, para arribar finalmente a Cavite el 11 de febrero de 1596. Posteriormente supieron que el barco restante había llegado a la isla de Mindanao, muy maltrecho y con bajas considerables en su dotación.

A Dña. Isabel Barreto viuda de Mendaña, se le tributaron todos los honores que correspondían al Adelantado y Gobernador D. Alvaro, reconociéndose con ello la validez del testamento y la última voluntad de su marido.

No pasó mucho tiempo sin que Dña. Isabel contrajese matrimonio nuevamente, esta vez con D. Fernando de Castro. Con un tesón digno de alabanza, la dama prosiguió alistando su nave y avituallándola hasta lograr zarpar con ella rumbo a Acapulco el 10 de agosto; recién el 11 de diciembre de 1596 dio fondo en el citado puerto, con lo que se puso fin a la empresa aquella que costó tantas vidas, sin haber reconocido las islas Salomón que constituían su principal objetivo.

Es de resaltar el caso especial de esta admirable mujer capitana, por su valentía, audacia y fortaleza de carácter. Si es verdad que como aficionada al estudio de las ciencias náuticas tuvo el leal apoyo de su Piloto Mayor, Pedro Fernández de Quirós, gracias a su determinación, energía y arrojo logró navegar con sus destartalados barcos a lo ancho del Pacífico como capitana, ejerciendo el comando con acierto y sentando, por primera vez en nuestra historia, un ejemplo que honró a su sexo como caso *sui generis*.

TERMINO DEL GOBIERNO DEL MARQUES DE CAÑETE

Durante el gobierno de D. García Hurtado de Mendoza —a parte de su labor estrictamente naval— se acometieron con buen logro muchas obras de importancia: se dio un notable impulso a la agricultura; se intervino para mejorar la acción judicial en forma de acelerar los procesos y conseguir una correcta aplicación de las leyes; se organizó y exigió el cobro de los impuestos de alcabala —especialmente en el Cusco y Quito— acallando las protestas armadas que esta medida produjo; tanto el almojarifazgo como el derecho de avería fueron celosamente recaudados, y, como ya se ha visto, fuera de conseguir el Virrey gruesas sumas en donativos tendentes a auxiliar al tesoro real tan mermado a causa de las guerras sostenidas en el Viejo Continente, la economía propia de la colonia se fortificó mediante la venta de las “composiciones” sobre permisos para extranjeros, títulos de propiedad de tierras y tributos sobre la explotación minera.

En otros renglones se inauguró el Seminario de Santo Toribio, fundándose tanto el hospital de San Diego de Alcalá como el Colegio Real de San Felipe.

Doña Teresa Ana de Castro y de la Cueva, gentil consorte del Virrey e hija del Conde de Lemos, le secundó admirablemente no sólo propiciando el fasto social y nobiliario de Lima, sino también conociendo de cerca la vida y necesidades del pueblo peruano. Un recuerdo epónimo de esta bella mujer subsiste aún: el nombre de Castrovirreina que lleva una de las provincias de Huancaavelica, el mismo que “perpetúa el homenaje de sus fundadores a doña Teresa de Castro, esposa del Virrey García Hurtado de Mendoza”⁴⁹.

Sobre el punto anterior apuntó el historiador Valega: “La tradición refiere que, solicitada la Virreyna para apadrinar al hijo de un indio (propietario de ricas minas), aceptó trasladarse, con numeroso séquito a la región, donde el compadre indio alfombró, con barras de plata, todo el camino que la dama debía recorrer a pie, hasta su choza”⁵⁰.

En abril de 1596 D. García Hurtado de Mendoza viajó a España debido a su quebrantada salud y contando con el real permiso para hacerlo. El 14 de ese mes encontróse en Paita con su sucesor, D. Luis de Velasco, quien venía desde México en donde acababa de desempeñar idéntico cargo, enterándose allí de la muerte de Sir Francis Drake en Portobelo. Como ya se apuntó, el Marqués de Cañete llevaba prisionero a bordo de su nave al corsario inglés Richard Hawkins.

Notas al Capítulo VI

1. ARCHIVO DE SEVILLA. Audiencia de Lima, 570, lib. XIV, f. 250 v. — Archivo Museo Naval del Perú, "Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía".
2. Ibídem, fs. 251-252 v.
3. PAREDES DE, Iulián... *Recopilación de las leyes de los Reynos de Indias*. Madrid, 1681. T. IV, p. 121 v.— Biblioteca del Congreso, Lima.
4. ARCHIVO DE SEVILLA. Patronato 266, Ramo 2, fs. 9 y 9 v; fs. 10, 10 v y 11.
5. Ibídem, f. 13.
6. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*. Lima, 1966. T. II, p. 289.— Vide: García Irigoyen *Santo Toribio*. T. 4, carta de 12 de marzo de 1583.
7. Ibídem, p. 296.
8. RANDIER, Jean... *Men and ships around Cape Horn*. Londres, 1969, p. 46.— Traducción de *Hommes et Navires au Cap Horn*. París 1966, Lib. Hachette.
9. LLOYD, Christopher... *Drake corsario y almirante*. Madrid, 1958. Cap. V, p. 71.
10. LEVILLIER, Roberto... *Gobernantes del Perú, Cartas y Papeles*. Madrid, 1924. T. X, pp. 294-315.
11. Loc. cit.
12. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., pp. 297-298.
13. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969. T. II, p. 30.
14. PAREDES DE, Iulián... Op. cit., p. 121.
15. Ibídem, p. 41.
16. Ibídem, pp. 45-46.
17. LEVILLIER, Roberto... Op. cit. T. XII, pp. 98-99.

18. Ibídem, p. 99.
19. Ibídem, p. 100.
20. Ibídem, p. 101.
21. Ibídem, p. 289.
22. Ibídem.
23. MELO, Rosendo... *Los Piratas y el Callao antiguo*. Lima, 1892 (30 enero). N° 8, pp. 117-118.
24. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 332.— Vide: LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú bajo la Dinastía de los Austrias*. Lima, 1863, p. 368.
25. LORENTE, Sebastián... Op. cit., ibídem.
26. VARGAS UGARTE, Rubén... Ibídem.
27. Ibídem, p. 333.
28. LIZARRAGA, Reginaldo de... *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. París 1938. *Los Cronistas de Convento*; Biblioteca de Cultura Peruana, primera serie N° 4, p. 183.
29. Ibídem, pp. 182-183.
30. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 349.
31. LIZARRAGA, Reginaldo... Op. cit., p. 187.
32. Ibídem, p. 186.
33. Ibídem, p. 189.
34. Ibídem, p. 190.
35. Ibídem.
36. LEVILLIER, Roberto... Op. cit., T. XII, p. 290.
37. LIZARRAGA, Reginaldo... Op. cit., p. 185.
38. Ibídem, pp. 185-186.
39. HAWKINS, Richard... *Observation of Sir Richard Hawkins, Knt. in his Voyage into the South Sea in the year 1593*. Londres, Hakluyt Society, 1847, pp. 175-177 y 180.
40. LIZARRAGA, Reginaldo... Op. cit. p. 191.
41. Ibídem p. 190.
42. Ibídem, 191.
43. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 350.
44. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Lima, 1931. T. I., p. 163.
45. LEVILLIER, Roberto... Op. cit., T. XIII, p. 353.
46. PALMA, Ricardo... *Anales de la Inquisición de Lima*.— Vide: *Tradiciones Peruanas* (completas). Madrid, 1961. Cap. II, p. 1225.
47. PEREYRA, Carlos... *Breve Historia de América*. México, 1958, pp. 227-228.
48. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 347.
49. TAURO DEL PINO, Alberto... *Diccionario Enciclopédico del Perú*, ilustrado. Lima, 1966 T. I., p. 301. Ed. Mejía Baca.
50. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú*. Lima, 1939, p. 57.— Ed. Lux.

Capítulo VII

*Ataques del Corso Holandés. Esfuerzos
Navales del Perú. Incursión de Van
Noort. Spilbergen. El Combate
Naval de Cañete. Errores
Tácticos. Le Maire*

EL VIRREY D. LUIS DE VELASCO

Marqués de Salinas y Caballero de la Orden de Santiago, fue el noveno Virrey del Perú en propiedad y recibió sus poderes como tal el 24 de julio de 1596, sucediendo así a su antecesor, D. García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, para lo cual hubo de viajar desde México en donde acababa de desempeñar idéntico cargo.

Grandes méritos acumuló el de Salinas durante su período gubernamental gracias a la experiencia obtenida en el Virreinato de Nueva España que recién dejaba. Dentro de su extensa labor social y humanitaria destacaron la fundación de la Casa de Huérfanos de Lima, el Colegio de Huamanga, el Seminario del Cusco, el Convento de San Francisco en la capital, la fundación de la ciudad de Huaura y muchos otros quehaceres importantes, tales como el primer censo de Lima que arrojó un total de habitantes ascendente a 14,262.

Su preocupación administrativa constituyó el principal renglón del gobierno. Así hizo nuevos repartimientos de las mitas en centros de explotación minera, arregló las tasas de los tributos, creó rentas para la ciudad de Lima, continuó efectuando "composiciones" para la venta de diversos cargos, etc. Como referencia de las entradas que por tales conceptos logró el Virrey, se cita el caso de haber sacado a remate el puesto de Alguacil Mayor del Cabildo de Potosí, recaudando 112,500 ducados por su adjudicación.

También trató de aliviar a los naturales de la indigna explotación que de ellos se hacía, reformando los sistemas de obraje y prohibiendo con severas penas la escandalosa costumbre de ha-

cer cargar a los indios como si fueran bestias, para que trasladasen mercancías de un lugar a otro.

Sucesos notables —y de naturaleza muy diversa— tuvieron lugar durante el período del Virrey Velasco. Todos ellos, aunque carentes de relación con los asuntos navales, proyectan con más o menos intensidad sus respectivos acaeceres dentro del conjunto, ayudando así a delinear el relato histórico y a interpretar mejor la situación del Perú por aquellas épocas.

En el año de 1597 una mortífera peste azotó a Arequipa y Moquegua, causando gran número de víctimas. Como dato inusitado y curioso, anotamos que el 11 de agosto granizó en Lima ante el asombro de sus habitantes por aquel fenómeno meteorológico tan fuera de lo común. En 1598 se produjo la revolución araucana, forzando al Virrey a enviar a Chile auxilios de tropas (cosa de más o menos 2,000 hombres), así como armas y municiones en crecida cantidad; durante ese mismo año —el 13 de setiembre— murió el Rey Felipe II en el monasterio de El Escorial, abdicando antes de fallecer sus potestades sobre las Provincias del Norte de los Países Bajos en su hija Dña. Isabel Clara Eugenia, siendo rechazada por aquellas. Casi de inmediato partió de Rotterdam una expedición de cinco naves al mando del almirante holandés, D. Jacobo Mahu, con intenciones de ejecutar el corso en el Perú. Finalmente, en el año de 1600, hizo explosión el volcán Huayna-Putina en Arequipa, causando gran número de desastres tanto en dicha ciudad como en aquel departamento sureño.

Mientras tanto en Europa ya habían comenzado a florecer los Países Bajos después de 80 años de guerra, habiéndose trasladado el comercio y la industria al norte (Amsterdam). Entrando pues el siglo XVII, Holanda habíase convertido en la primera potencia comercial del mundo. Las Compañías de las Indias Orientales y de las Indias Occidentales (formadas en 1602 y 1621, respectivamente), con fuerzas propias y concretos privilegios comenzaron una exploración colonial gracias a la fortaleza que poseían en el mar.

LA EXPEDICION DEL ALMIRANTE MAHU A SUDAMERICA

Como ya se ha apuntado líneas arriba, en 1598 el Almirante holandés, D. Jacobo Mahu, zarpó del puerto de Rotterdam con 5 barcos con destino al Perú. Iniciábase así la ofensiva que Holanda había resuelto emprender contra la navegación española, y, en especial, contra sus ricas colonias en América.

La expedición de Mahu no alcanzó el éxito que de ella se esperaba. A este intento —que resultó frustrado— se añadirían después otros más y siempre con los mismos propósitos. Con referencia al tema de que tratamos, el historiador peruano D. Manuel de Mendiburu se expresó así:

"Entró al estrecho [el almirante Mahu] de Magallanes. Combatí con diversas hordas de salvajes y mató a muchos, bien que ellos lograron también competentes venganzas. Queriendo Mahu eternizar sus aventuras en el Estrecho, fundó una orden de caballería con el título de "León furioso"; y para celebrar la ceremonia, desembarcó en una playa que desde entonces se conoce con el nombre de Bahía de los Caballeros. Allí juraron los suyos hacer triunfantes las armas de Holanda en América: escribieron sus nombres en una tabla, y colocada en un alto pilar, se conservó mucho tiempo. Pero antes de salir al Pacífico, perdió Mahu tanta gente que tuvo que volverse a Europa sin más fruto que el descubrimiento de algunas islas y puertos"¹.

La pretensión de Holanda comenzó así a definirse; el Perú, que por su riqueza era la colonia española más codiciada, sería, a partir de ese momento, el objetivo principal de sus expediciones navales para tratar de conquistarlo.

Los razonamientos que habíanse trazado los holandeses parecían concluyentes: la enorme distancia entre el Virreinato del Perú y la metrópoli así como el dificultoso paso del Estrecho de Magallanes, dejaban al país abandonado a sus propios recursos; la Armada Virreinal había dado muestras de ser escasa —y muy insuficiente, desde luego— para mantener el dominio del Mar del Sur y la protección de las costas tan extensas bañadas por dichas aguas. De otro lado, la inmensa cantidad de esclavos negros podía ser atraída con promesas de libertad. Fuera de ello, los indios tan miserablemente explotados por terratenientes, mineros o comerciantes, podrían aprovechar cualquier intento de invasión organizada para liberarse de la opresión e intentar el desquite; también los colonos, resentidos por las exageradas tasas de los impuestos, conformaban un renglón humano nada desdeñable. Finalmente, la escasa guarnición militar disponible para la defensa de la colonia, unida a su poco entrenamiento de armas y a la circunstancia de que los españoles recelaban de dar medios defensivos a mestizos y gente de color (para que no tornaran dicho armamento contra ellos), hizo que los holandeses se decidieran a iniciar y proseguir —perfeccionando la idea, como más tarde se verá— la audaz y difícil tarea de intentar la conquista del Perú.

QUEHACERES NAVALES DEL VIRREY VELASCO

Ante las amenazadoras nuevas sobre la presencia de corsarios europeos en el cono meridional de Sudamérica: Veraxer y Van Noort, el de Velasco agilizó sus precauciones para fortalecer su escuadra. Así fue que encargó la construcción de dos galeones en Guayaquil, naves que vendrían a incrementar la armadilla virreinal que a la sazón era muy modesta, estando constituida por la

Capitana, la Almiranta, el galeón *Santa Ana* y un patache artillado, cuyos tonelajes oscilaban entre 600 de desplazamiento la que más y 200 toneladas la que menos.

Si en esta oportunidad hubiese podido pasar al Pacífico el Almirante Mahu con sus cinco barcos, probablemente habría causado graves e imprevisibles daños tanto al tráfico marítimo como a los puertos coloniales.

Sin embargo, como tal peligro se repitiese y nuevamente llegara el aviso acerca de que Van Noort al mando de una fuerza naval considerable —a la que se habían unido otros buques comandados por su compatriota, el almirante Veraxer—, había pasado el estrecho de Magallanes en febrero del año 1600 e irrumpido en el Pacífico en empresas de corso, el Virrey de Velasco se vio precisado a enviar su armadilla contra los incursores extranjeros con la máxima celeridad.

Para los aprestos se requirió la ayuda de los vecinos de Lima, los mismos que contribuyeron con diversas erogaciones pecuniarías que ayudaron bastante al alistamiento de los buques virreinales.

Como Capitán General de aquella armadilla fue nombrado D. Juan de Velasco. La fuerza naval bajo su mando estaba conformada por dos galeones y el patache, provistos de la mejor artillería que pudo dárseles y con abundantes municiones. Su búsqueda del corsario resultó a la larga infructuosa, teniendo que prolongarse hasta las costas de California debido a que los holandeses modificaron sus planes iniciales, enrumbando hacia las islas Ladrones primero, y luego a las Filipinas. En 1602 tornaron al Callao². Si bien el anterior resultó el balance final de la situación, examinemos más de cerca los pormenores que contribuyeron a que el corsario cambiase de planes y no atacara el centro geo-político del Virreinato del Perú ni causara mayores daños.

A fines del siglo XVI, en julio de 1598, zarpó de Rotterdam la fuerza naval equipada por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, puesta bajo las órdenes del Almirante Oliver Van Noort y constituida por una urca que desplazaba 500 toneladas cuyo nombre era *El Mauricio*, barco al que acompañaban el *Enrique Federico* y otros dos buques auxiliares más pequeños: uno de ellos era el *Concordia*, y el otro el *Esperanza*. Tal fuerza tenía la misión de viajar hasta el Nuevo Continente, pasar el estrecho de Magallanes y atacar tanto el tráfico marítimo español como hostigar a sus colonias en esta parte de América.

Larga fue su demora para llegar al indicado destino, siendo de suponer que durante el lapso transcurrido ejerció otras operaciones de corso, aprovechándolo también para alistar sus buques

en son de mar y guerra. Finalmente, el 2 de diciembre de 1599 un navío de Chile trajo hasta el Callao la noticia sobre la presencia de los corsarios holandeses en aguas sureñas. El Virrey del Perú, D. Luis de Velasco, despachó avisos a todo el litoral confirmando el peligro y para establecer un estado de alerta general.

El 8 de diciembre del citado año arribó al Callao uno de los navíos de Van Noort, que habiendo perdido contacto con el grueso —escaso de provisiones y con muchos enfermos a bordo— se entregó en Valparaíso al Corregidor Jerónimo de Molina. Este último, luego de sacar la carga de sus bodegas y detener al capitán y a veintidós tripulantes, envió a dicho buque hasta el Callao bajo las órdenes del Capitán D. Antonio de Ulloa, con una tripulación de presa compuesta por algunos indios, cuatro soldados y un pequeño grupo de los mismos holandeses.

Poco después llegaron más noticias de Concepción a través de un barco mercante, avisando que los corsarios habían escrito a las autoridades diciéndoles que no abrigaban propósitos hostiles, que pretendían comprar víveres y necesitaban un práctico piloto para entrar al puerto [Talcahuano]. Por descontado que no se les hizo caso.

Contando con estos informes así como con las declaraciones de los prisioneros holandeses que habían llegado al Callao en el barco apresado, el Virrey convocó un Consejo de Guerra, asesorándose con personas entendidas en tales asuntos. Se decidió el siguiente curso de acción:

- a) Habilitar un barco de particulares, artillándolo y poniéndolo en son de guerra.
- b) Conformar, junto con el anterior más un galeón y el patache disponible, una pequeña fuerza naval con 300 hombres de dotación. Se artillarían todos ellos debidamente, proveyéndolos de abundantes víveres y municiones. Dicha fuerza zarparía hacia Chile con la consigna de batir a los corsarios —en caso de encontrarlos y serles superior— procurando su captura. De no ser así, trataría de ganarles el barlovento y seguirlos, para impedirles que atacasen a otras naves o efectuasen algún desembarco hostil.
- c) Enviar el grueso de la armadilla a la isla Sangallán, [Ica]. Irían 4 galeones, el barco flamenco capturado y un patache. Su misión era la de aguardar la probable recalada del enemigo viniendo del Sur, para batirlo o comunicar cualquier otra noticia sobre él y que se procediese en consecuencia. La dotación total sería de 600 hombres; las bocas de fuego disponibles 19.

El 1º de enero del año 1600 se hizo a la vela con rumbo a Chile la pequeña escuadrilla. Su General era D. Gabriel de Castilla, y su Almirante, D. Francisco de Córdova. Los asesoraba un experimentado marino ya conocido por nosotros, D. Hernando Lamero. Mantendría su búsqueda hasta mediados de marzo. "Vencido este plazo, regresarían a Arica, a recoger la plata de Potosí que allí se embarcaba"³.

El 13 de marzo del año 1600 zarpó del Callao el grueso de la Escuadra Virreinal con rumbo a Sangallán y para permanecer en espera de los corsarios. Quedóse allí hasta el 28 de febrero, fecha en que se le ordenó regresar al Callao. Habíase tenido en consideración que el tiempo reinante ya no era propicio para que los corsarios avanzaran hasta el Callao con el fin de aprovechar la corriente y los vientos que propiciarían su navegación hasta Panamá.

Dicho grueso entró a nuestro primer puerto entre el 10 y el 12 de marzo, haciéndolo separadamente debido a la escasa y caprichosa ventolina imperante.

La pequeña fuerza naval a órdenes de D. Gabriel de Castilla —y que tampoco pudo encontrar a los corsarios— arribó al Callao procedente de Arica y trayendo la plata recogida en este último puerto; largó sus anclas en la rada chalaca el día 21 de abril.

Mientras tanto, y para que el Callao no permaneciese desguarnecido durante tan largo intervalo, el Virrey había ordenado alistar un nuevo galeón de 400 toneladas —que estuvo comandado por el Almirante D. Francisco de Alderete— y una galera con tropas muy bien armadas.

El esfuerzo naval que realizó el Virrey D. Luis de Velasco para oponerse a la incursión de Van Noort al Pacífico, y sobre todo los funestos resultados que ella pudo tener, fue realmente encomiable y fructífero puesto que si no pudo impedirla, cuando menos cumplió su cometido a cabalidad. Poniendo en práctica el principio de la disuasión, logró que los corsarios holandeses desistieran de arriesgarse a ahondar su empresa, y, sin llegar a batirlos, consiguió hacerlos cambiar de planes y alejarse de las costas del Virreinato del Perú hacia las islas Filipinas.

Un resumen bien delineado y harto objetivo —extractado del Archivo General de Indias y referido a este asunto— es el que se muestra a continuación:

"Relación de la gente de guerra y mar, Artilleros, artillería de cada navío de los de la Real Armada de Su Majestad lleva en esta ocasión, que se hace a la vela en busca de los enemigos.

Soldados Marineros Artilleros Grumetes

Galeón Capitana	233	72	36	12
Galeón Almiranta	162	52	25	10
Galeón <i>Visitación</i>	096	29	13	07
Galeón <i>Nuestra Señora del Carmen</i>	082	28	10	06
Galeón <i>Galizabra</i>	049	21	08	04
Navío <i>Concepción</i>	049	21	08	04
Los dos pataches	024	12	02	04
La lancha	012	10	00	00
	717	248	107	47

En total: 1,119 personas.

El mismo cuadro (que nos permitimos desdoblar, para separar al personal del material, y destacar aun más su objetividad) registra datos precisos referentes a las bocas de fuego con que se dotaron los barcos que alistó el Virrey Velasco:

Piezas de Artillería

Galeón Capitana	32
Galeón Almiranta	28
Galeón <i>Visitación</i>	18
Galeón <i>Nuestra Señora del Carmen</i>	14
Galeón <i>Galizabra</i>	16
Navío <i>Concepción</i>	16
Los dos pataches	04
La lancha	00
	128

*"Y, adviértase que además de la gente referida van en los dichos Navíos, religiosos de todas órdenes y algunas personas oficiales y gentiles hombres de artillería y que con cada pieza de Artillería fue pólvora para veinte tiros y que toda ella es de bronce, y las más de las piezas son medias culebrinas, y algunos cañones y sacres, y que sólo en el navío Concepción hay alguna artillería de hierro colado"*⁴.

LOS FRACASOS DE VAN NOORT

Si bien la incursión de Van Noort al Pacífico y frente a las costas del Virreinato del Perú renovó el temor ante las expedi-

ciones corsarias, tras del fallido intento anterior del Almirante Mahu y la certera disuasión puesta en práctica por el de Velasco en el caso del último mediante su decidido esfuerzo para detener su ofensiva y hacerle trastocar sus primitivas intenciones, puede establecerse que las fuerzas de Van Noort no lograron sus propósitos de ejercer las operaciones de corso que indudablemente tenían planeadas.

A la larga fracasaron en toda la línea, viéndose obligadas a abandonar estas aguas en busca de mejores probabilidades, que, como se irá viendo más adelante, se tornaron completamente en contra suya en mares filipinos.

Sólo al iniciar su incursión frente a las costas de Chile, incendiaron un par de barcos mercantes el 28 de marzo de 1600 y consiguieron apoderarse de un tercero. A continuación, en el mes de mayo, abordaron y capturaron en la isla Santa María el patache capitaneado por D. Francisco Ibarra (cuyo mando habíale sido confiado por D. Gabriel de Castilla, quien dejólo a su cuidado mientras ejecutaba la búsqueda del holandés con sus otros dos barcos, más veloces y aparentes para esa tarea). El capitán Ibarra que dos meses antes —en marzo del año 1600— tenía el mando de la fragata mercante *Buen Jesús*, se hallaba disponible, pues Van Noort habíale apresado su barco cerca de la misma isla, Santa María. "Antes de rendirse éste a la superioridad de la fuerza enemiga —apuntó Mendiburu— arrojó al mar 52 cajoncillos que contenían oro en polvo y 500 tejos que acababa de recibir en dicha isla sacados de sus minas descubiertas tres años antes"⁵.

Van Noort no obtuvo pues caudales o riquezas que pudiesen haberlo animado a proseguir su campaña corsaria. Ahora bien, antes de abandonar a sus prisioneros de la *Buen Jesús*, se enteró de las fuerzas navales que el Virrey Velasco había despachado para interceptar y batir a las suyas, contribuyendo tales noticias a que variase su plan, y barajando las costas chilenas hasta Huasco tomando y hundiendo algunas naves pequeñas, resolviera poner rumbo hacia las islas Ladrones y luego dirigirse a las Filipinas. "El gobernador de éstas, D. Francisco Meneses destinó dos navíos a perseguir a Olivier [Oliver], y habiéndole encontrado empearon un combate en el cual le apresaron un buque e hicieron naufragar a otro. La obscuridad de la noche sirvió al pirata para asegurar su huida con dos embarcaciones que le quedaron y se dirigió a Rotterdam"⁶.

PROSECUCION DE LA BUSQUEDA: NAUFRAGIO DE LA CAPITANA

El 8 de julio de 1600 zarpó —esta vez del Callao, puerto al que se le ordenara regresar— D. Gabriel de Castilla, para continuar

buscando al corsario. Lo hizo al mando de una fuerza compuesta de un galeón real, tres navíos particulares armados y una lancha artillada. Llevaba un total de 400 hombres de dotación e iba a navegar una distancia determinada hacia el sur en procura de los holandeses. Sus empeños resultaron infructuosos.

A su vez el almirante, D. Hernán Lamero, contando con tres navíos artillados urgentemente y una lancha, hacía lo mismo pero enrumbando hacia el Norte. En el puerto de Santa le avisaron sobre la proximidad de uno de los barcos corsarios. Reiniciada la búsqueda, tampoco obtuvo resultado alguno.

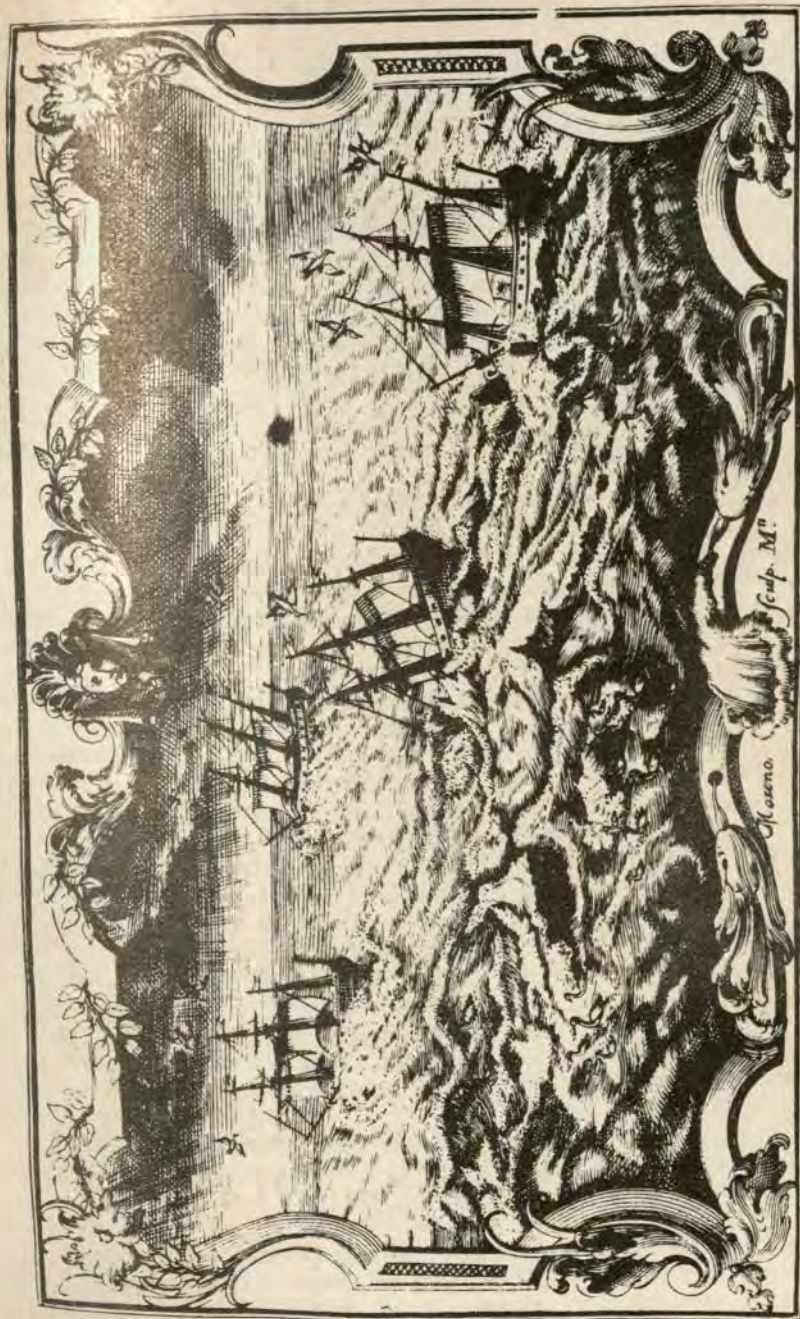
Ante la casi seguridad de que Oliver Van Noort y los suyos habían cambiado sus propósitos así como que ya no existían peligros cercanos, el General de la Armadilla Virreinal, D. Juan de Velasco, cumplió la misión de transportar con el resto de los barcos disponibles la plata hacia Panamá. Recordemos que ella constituía, en gran parte, la tributación que se enviaría a Su Majestad —y fuera de algunos caudales de particulares— había sido recogida con anterioridad en Arica, procedente de Potosí, por las naves de D. Gabriel de Castilla en su viaje al sur.

Desembarcado el tesoro en Perico y aún temeroso el Presidente de la Audiencia Istmeña de que los corsarios merodeasen por las cercanías esperando su oportunidad, ordenó el zarpe hacia el Norte de los barcos de Velasco. Así pues, por expresa disposición de D. Alonso de Sotomayor —que ese era el nombre del representante de la Corona— los buques de la armadilla continuaron la búsqueda de Van Noort hasta las costas de California. En una de sus peligrosas puntas encalló y naufragó sin remedio la nave Capitana, perdiendo la vida toda la dotación de ella e incluso el propio Capitán General de la Armadilla Virreinal, D. Juan de Velasco.

Como ya se dejó asentado líneas arriba, los dos barcos restantes arribaron de regreso al Callao recién en 1602.

En lo referente a los prisioneros que capturaron los españoles, fueron encarcelados hasta que el Rey dispusiera su suerte. Apuntó el acucioso historiador peruano Lohmann Villena que a los holandeses se les dejó en libertad; a los de origen inglés se les suministró racionamiento por cuenta del Estado "y se les envió a España, bajo partida de registro, con destino a la Casa de Contratación de Sevilla, a tenor de la Cédula de 21 de febrero de 1607".

En cuanto se refiere a las repercusiones de orden estratégico que se tomaron a raíz de la incursión de Van Noort, se emitió en España la Real Cédula fechada en 7 de octubre de 1602, instruyendo al Virrey Velasco para alistar y enviar dos galeones a las costas de Chile. ¿Su propósito?: hacer frente a los aventureros que intentasen penetrar por el Estrecho de Magallanes, que generalmente abastecíanse en las islas Mocha o Santa María⁸.



El naufragio

Durante el período del Virrey de Velasco se mantuvo activa la labor del Tribunal de la Santa Inquisición de Lima, celebrándose el Séptimo Auto de Fe que terminó con 35 diferentes sentencias.

Al mediar el gobierno de este representante de la Corona, en 10 de febrero de 1601, se leyó en Lima el curioso y recordado bando mediante el cual Felipe III —el nuevo monarca— se ocupaba de reglamentar y prohibir ciertas modas femeninas. Medida tan insólita motivó todo un escándalo en la Ciudad de los Reyes. La Real Audiencia tuvo que suspenderla y gestionar luego la aprobación de la Corona para dejarla sin efecto, teniendo en cuenta la unánime protesta de las limeñas. Dicho gesto real, cuando el Virreinato del Perú hallábase más que preocupado ante la amenaza corsaria, resultó cursi, fútil y hasta ridículo, yendo directamente contra el prestigio de aquella testa recientemente coronada que era capaz de incursionar en tales minucias⁹.

EL APOYO NAUTICO DE D. GASPAR DE ZÚÑIGA

D. Gaspar de Zúñiga Azevedo y Fonseca, Conde de Monterrey y ex virrey de México, llegó a Lima el 18 de noviembre de 1604 para ejercer un brevísimo gobierno que alcanzó apenas los dieciséis meses.

Profundamente católico y de carácter devotísimo, dedicóse principalmente a las obras religiosas a la vez que soportaba una larga y penosa enfermedad. Las obras más conspicuas de su breve período —y del de la Audiencia que le relevó hasta diciembre de 1607— fueron la erección de la iglesia de la Soledad, la fundación de la ciudad de Oruro por D. Diego Padilla, el monasterio de Santa Clara que levantó el que más tarde fue Santo Toribio de Mogrovejo (muerto en Saña, el 23 de marzo de 1606), la fundación de los conventos dominico del Sagrado Corazón, agostiniano de San Ildefonso y mercedario de Belén. El Tribunal de la Santa Inquisición celebró su Octavo Auto de Fe, sentenciando a más de cuarenta reos por diferentes culpas.

Su labor en asuntos de mar fue más náutica que naval: habiendo regresado de su viaje a España el Primer Piloto D. Pedro Fernández de Quirós, trajo expresas instrucciones de Felipe III para el Virrey disponiendo se le prestase ayuda oficial para descubrir tierras incógnitas.

Ante sus reiteradas gestiones, el Virrey hubo de decirle que registrase y descubriese "hasta verle la coronilla al polo", aprestando para ello una división de tres barcos que zarpó del Callao el 21 de diciembre de 1605.

Como nave Capitana de dicha expedición —a cuyo bordo iba Fernández de Quirós— estaba el galeón *San Pedro y San Pablo*; completábanla la Almiranta y un patache. La derrota que en ge-

neral siguieron fue zigzagueante y trazada al azar, iniciándose las primeras "piernas" de aquella línea quebrada con un rumbo promediado al Suroeste que habían convenido Fernández de Quirós y el Almirante Báez de Torres que actuaba como tal. Más tarde fue cambiado innúmeras veces y siempre a la ventura, confiando únicamente en la suerte para efectuar nuevos descubrimientos.

Durante las continuadas singladuras no hallaron ni las islas Marquesas ni las Salomón como tenían en mente. Durante su largo crucero fueron apareciendo variadas y diversas islas —que actualmente conforman la llamada Micronesia— hasta que después de cinco largos meses de navegación, y por hallarse en Pentecostés, descubrieron la que les pareció mayor de todas aquellas y que bautizaron con el nombre de isla del Espíritu Santo.

"En hecho de verdad —apuntó el historiador peruano Lohmann Villena— la expedición no alcanzó a tener el éxito que sus promotores se habían imaginado. Fernández de Quirós en sus memorias hace hincapié en las ventajas obtenidas y no omite decir al Rey que en su homenaje había adjudicado a la tierra descubierta el nombre de Australia del Espíritu Santo (A.), pero hecha abstracción del reconocimiento de aquellos mares, del grupo de las Nuevas Hébridas, y tal vez, de alguna de las llamadas islas Carolinas, nada nuevo llegó a descubrirse ni se conservó ninguna fundación estable. El propósito de llegar hasta las últimas regiones australes quedó en mero proyecto"¹⁰.

D. Gaspar de Zúñiga y Azevedo murió tras larga y dolorosa enfermedad y en completa miseria, en la chacra de Limatambo perteneciente a la Orden de Santo Domingo y cercana a Lima.

De la labor política de este buen virrey quedó como recuerdo el Tribunal Mayor de Cuentas que fuera establecido durante su gobierno. Su fallecimiento fue muy sentido por el pueblo de Lima, debido a que era un hombre muy caritativo y bondadoso. Producido su deceso, la Real Audiencia de Lima se hizo cargo del poder hasta la llegada de su sucesor, el Marqués de Montes Claros en el año de 1607.

LAS PERIPECIAS NAVALES DEL VIRREY MONTESCLAROS

D. Juan de Mendoza y Luna, tercer Marqués de Montesclaros, sevillano de origen, hombre de exquisito gusto y notable espíritu selectivo, fue el 11º Virrey en propiedad, y, como había desempeñado anteriormente idéntico cargo en México, poseía una vas-

(A).—Como homenaje a la Dinastía de los Austrias (Habsburgo), que gobernó en España desde casi mediados del siglo XVI hasta comienzos del XVIII.

ta experiencia en asuntos relativos al gobierno. Habiendo llegado al Perú el 21 de diciembre de 1607, su mandato se prolongó hasta el año de 1615, es decir durante ocho años exactos.

Poseedor de una alta sensibilidad social, ágil de mente y sumamente comprensivo, mereció ser llamado "el prudente" durante su desempeño a cargo del Virreinato del Perú.

Dentro del aspecto social, una de sus primeras medidas fue la de tratar de censar a los indios para planificar una acción adecuada en beneficio de ellos; también renovó el censo de la población limeña, registrándose la cifra de 25,454 habitantes; embellació la ciudad capital, construyendo el primer puente de piedra así como la hermosísima Alameda de los Descalzos; dio una notable acción de incremento a la producción minera del país, creando un asiento minero cerca de Chala —el después llamado de "Montesclaros"— aumentando el beneficio del mercurio en Huancavelica de 90 quintales por año, hasta llegar a los 8,500 que fueron logrados en 1615 y casi al finalizar su mandato.

Dentro de sus quehaceres y preocupaciones por el aspecto religioso, gestionó y logró que se elevaran al rango de obispados a las sedes de Arequipa, Huamanga y Trujillo, y a Metropolitano el obispado de La Plata. En el rubro social instituyó escuelas para niños pobres, protegiendo al artesanado y a las pequeñas industrias.

Durante su gobierno se mantuvo en plena actividad el Tribunal del Santo Oficio mediante la realización del Noveno y Décimo Autos de Fe que arrojaron, entre otras penas menores, un total de 28 ajusticiamientos. En sus tiempos también se celebraron, con gran pompa, los funerales del bienaventurado Fray Francisco de Solano muerto en olor de santidad el 14 de julio de 1610 y sepultado luego en la iglesia de San Francisco. Posteriormente —allá por el lapso en que mandaba la Armadilla del Mar del Sur D. Bernardino Hurtado de Mendoza— los marinos eligieron a aquel santo varón como "Patrono de la Mar del Sur". En el año de 1675, el Papa Clemente X le beatificó, siendo canonizado definitivamente en 1734 y elevado a los altares.

Desde el ángulo naval, y no obstante que el Virrey de Montesclaros había mandado construir en Guayaquil dos galeones: el *San José* y el *Santa Ana*, mucho antes de que dichas naves pudiesen realizarse e integrar la escuadra virreinal, sobrevino el peligro corsario. En esta oportunidad estuvo representado por la presencia en el Pacífico de la fuerza naval que mandaba George Van Spilberg (o Spilbergen según algunos), experto marino, alemán de origen, pero al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales a la sazón, quien habiendo pasado el Estrecho de Magallanes irrumpió en el Mar del Sur a mediados del año de 1615 en son de corso.

Las peripecias por las que tuvo que pasar el de Montesclaros fueron variadas y aciagas en general. Carente el Virreinato del Perú de una marina regular —tanto por lo mucho que hubiera significado el costo de su mantenimiento, como por los lapsos de relativa tranquilidad que invitaban al desmantelamiento de buques y al licenciamiento de tripulaciones— el descuido de sus gobernantes se trocaba generalmente en indolencia punible. Este fue el caso del Virrey, D. Juan de Mendoza y Luna, quien obnubilado por su celo en el manejo de la hacienda pública y por los brillantes resultados que venía obteniendo, fuera de merecer el mote de *Dispensero del Rey* con el que popularmente se le designaba¹¹, cuando se hizo evidente el peligro corsario tuvo que recurrir a la improvisación para contrarrestarlo.

En el fondo de este importante asunto, y si bien contaba con gente bizarra, de indudable valentía y decidida a colaborar, carecía casi por completo de personas experimentadas en quehaceres de mar y guerra capaces de asesorarlo estratégica y tácticamente. El nepotismo también jugó su papel desde que la Escuadra Virreinal, conformada rápidamente para tratar de buscar y batir al corsario holandés, fue puesta bajo el mando de D. Rodrigo de Mendoza —sobrino del gobernante— y caballero de la Orden de Calatrava, quien era también General de las Armas del Callao pero neófito en materias navales.

Realmente uno de los pocos renglones más o menos organizados cuando se supo la llegada de Spilberg al Pacífico, era el pertinente a comunicaciones terrestres. Merced al servicio de correos que acababa de ser regularizado por la Real Audiencia de Lima el 15 de mayo de 1607, los "chasquis" aborígenes eran capaces de transmitir alarmas de prevención a todas las ciudades y puertos del litoral con mucha rapidez, anticipándose considerablemente a la navegación y posterior llegada de los veleros o embarcaciones corsarias. Los "chasqueros" que los despachaban, tenían la obligación de colocar avisos junto a las Casas de Correo, indicando fecha de salida y lugar de destino de sus mensajeros "chasquis", para evitar el desorden que antes existía dentro del sistema y cuando no se hacían conocer los itinerarios a las autoridades ni a la población.

Este, *grosso modo*, era el panorama que tenía entre sí el gobierno virreinal, cuando una pequeña nave que partiera de Chiloé arribó al Callao trayendo al de Montesclaros el aviso sobre la presencia de los corsarios holandeses en las aguas chilenas.

"Era voz muy difundida —apuntó el historiador Lohmann Villena— que los holandeses venían a dar la libertad a los esclavos, declarándolos por hermanos, e inclusive sentaban a la mesa a cuan-

tos caían en sus manos, para demostrarles que las promesas no eran falaces"¹².

Y dicho rumor era una realidad. En páginas posteriores, y gracias a una copiosa documentación que tuve la suerte de recibir de manos del Dr. Maximus M. van Poll, en febrero de 1975 —cuyas copias doné al Museo Naval del Perú para incrementar el Archivo General de nuestra Marina de Guerra— estaré en condiciones de extenderme acerca de los propósitos de la llamada "Armada Nassauense" de hace tres siglos y medio, así como de su definida intención de conquistar el Perú dando la manumisión a los esclavos, sublevando a los indios y a los descontentos en general, tras de facilitarles armas así como herramientas que especialmente traían consigo, con el fin de que pudiesen colaborar en la construcción de defensas, pequeñas viviendas y depósitos para el asentamiento de las cabeceras de playa que los corsarios holandeses pretendían establecer en el litoral del Virreinato del Perú. Tan valiosas referencias heurísticas fueron encontradas por el acucioso investigador histórico holandés, Dr. van Poll, merced a las indicaciones que le suministrara un historiador peruano¹³. La parte principal de las copias documentales que me enviara en 1975, está constituida por "*el informe que en el año 1624 hace el Fiscal de la Audiencia de Lima, Lic. Luis Henríquez, sobre los hechos acaecidos durante ese año cuando la llamada "Armada Nassauense"* [su epónimo: el apellido de Nassau, llevado por varios Príncipes de Orange] *se encontraba frente a las costas del Perú, hace 350 años...*" (A).

APRESTOS VIRREINALES CONTRA LOS CORSARIOS

Avisado el Virrey Marqués de Montesclaros sobre el peligro de la incursión holandesa, comenzó a tomar importantes medidas con carácter inmediato; alistó la escuadra compuesta de tres galeones: el *Jesús María* que sería la nave Capitana (y que fuera construida en Guayaquil allá por el año de 1604), con una tripulación de 104 hombres, 32 de los cuales eran artilleros destinados a servir 26 piezas que llevaba el buque; el *Visitación* (motejado como *La Inglesa*, por ser dicha nave la ex *Daintie*, capturada a Richard Hawkins en 1595) barco que actuaría como Almiranta y que llevaba 37 hombres de tripulación, entre los que se encontraban 13 artilleros que se encargarían de los 12 cañones que portaba el buque. También se alistó de primera intención la

(A).—"La existencia de este informe —me escribió Van Poll— era ya de conocimiento del Dr. Lohmann Villena, gracias a quien el que suscribe ha podido encontrar el manuscrito en referencia".

Candelaria así como la galera *Trinidad*, con 16 soldados y 24 forzados que conformaban su "chusma".

Para reforzarla se le añadieron además el navío *San Diego* bajo el mando del capitán Pedraza, con 80 soldados; un patache, con el capitán Albedín; el bajel *Carmen* (de propiedad del banquero Juan de la Cueva) capitaneado por Diego Saravia, y, finalmente, una pequeña nave: la *Santa Ana*.

Como ya se ha dicho, la Escuadra Virreinal estaba comandada por el sobrino del de Montesclaros, D. Rodrigo de Mendoza, caballero muy valiente y emprendedor pero desafortunadamente sin mayores conocimientos sobre asuntos de mar, estrategia y tácticas navales, amén de poco permeable a seguir indicaciones y consejos de personas más experimentadas que él en tales menesteres. Llevaría como su Almirante a un bizarro marino, D. Pedro Fernández del Pulgar, en la *Visitación*.

El Virrey de Montesclaros formó también seis columnas de caballería para proteger al puerto de probables desembarcos corsarios, poniéndolas bajo el mando de Híjar, Sarmiento, Carbajal, Castro, Córdoba y Cueva. Creó tres Tercios de Infantería (con casi categoría de regimientos) adjudicando sus mandos a Bravo de Lagunas, Carrillo y Calderón. Este último pasó a bordo de la escuadra con su gente, tributándosele honores de Almirante¹⁴.

Muchos caballeros principales de Lima embarcaronse también a la par de varios religiosos franciscanos —que a cargo del ex provincial, Fray Bernardo Gamarra— acudieron a los buques para suministrar auxilios de su competencia en cuanto fuera necesario hacerlo¹⁵.

Contrastando con todos estos aprestos bélicos, la euforia para combatir a los corsarios, el embarque de abundantes municiones, pólvora, armas diversas y pertrechos de guerra así como provisiones de boca, sólo quedó emplazada en el puerto del Callao una pieza de fuego para defender la ciudad. Se trataba de un cañón de crugia que, ¡cosa curiosa!, fue servido cuando resultó necesario hacerlo por un fraile de la Orden de San Francisco, Fray Hernando Gallardo, quien tuvo la necesidad de dispararlo más tarde cuando los barcos de Spilberg se aproximaron demasiado a la costa chalaca¹⁶.

LAS FUERZAS DE SPILBERG

George Van Spilberg (o Spilberghen), Almirante al servicio de Holanda pero oriundo de Alemania, fue encargado de venir al Pacífico en expedición de corso y con los preconcebidos fines respecto del Perú que anotamos más arriba. Su escuadra se compo-

nía de las siguientes unidades: *El Gran Sol* que era la nave Capitana, la *Luna* (Almiranta), la *Venatoria*, el *Lucero*, el *Eolo*, el *Laro* y la *Amsterdam*. Su expedición fue denominada como la de La Victoria¹⁷.

Se sabe que las dos naves que más desplazaban dentro de las integrantes de las fuerzas navales que vinieron con Spilberg, tenían un tonelaje de 1,400 y 1,260, respectivamente, siendo las restantes de menor desplazamiento. Dichos registros correspondían al *Gran Sol* y a la *Venatoria*. De otro lado la *Luna* que era la Almiranta, contaba con setenta piezas de artillería. Según el historiador peruano Valega, las dotaciones que traía el corsario holandés sumaban un total de 800 hombres. De éstos, alrededor de la mitad, esto sería decir unos 400, se hallaban listos a constituir las tropas de desembarco a tenor de lo expuesto por la autorizada opinión de Lohmann Villena, co-autor de la "Historia Marítima del Perú"¹⁸.

El 8 de agosto de 1614 zarpó de Amsterdam la escuadra de Spilberg, continuando su navegación hasta las islas Cabo Verde y reanudándola luego hacia las costas del Brasil, para hacer aguada en una bahía cercana a Río de Janeiro.

Durante su travesía con rumbo a la boca del Estrecho de Magallanes, el corsario hizo algunas presas de poca importancia antes de llegar a la ensenada de Río Gallegos el 7 de marzo de 1615. El mal tiempo —muy frecuente en esos parajes, en cuyas latitudes ha navegado el autor— llegó a azotar sus barcos con intensidad de temporales deshechos. Uno de aquellos le obligó a recalar cerca del Cabo de las Virgenes, esperando que amainaran la mar y el viento, para decidir su entrada al estrecho. Finalmente penetraron en él por la parte del Atlántico el día 28 de marzo, logrando pasarlo ya entrado el mes de mayo y con no mucha fortuna, desde que tuvieron que lamentar la pérdida de una de sus naves a resultas de haber naufragado.

Barajando las costas de Chile hacia el septentrión, comenzaron a reconocerlas para explorar las posibilidades existentes. También tocaron en las islas de la Mocha y Santa María, atacando duramente a la población de esta última y devastando el caserío, ante la sospecha de que se preparaba una emboscada contra ellos¹⁹. "En Valparaíso, sus escasos habitantes huyeron a las alturas y prendieron fuego a las ruines habitaciones de la marina. De este puerto salieron hacia el 12 de junio, mas, se les pudo anticipar una galizabra que dio la voz de alerta en los puntos principales de la costa e hizo que llegase hasta los oídos del Virrey. Este, apenas tuvo noticia de la aproximación del enemigo —apuntó Vargas Ugarte— mandó aprestar las embarcaciones que podían salir a oponerse al pirata y, como él mismo dice, dispuso el puerto del Callao para la defensa, en poco más de 24 horas"²⁰.

EL COMBATE NAVAL DE CAÑETE

Recibido el aviso, el Virrey de Montesclaros ordenó el zarpe de su escuadra en busca de los corsarios. Hízole así ésta bajo las órdenes de D. Rodrigo de Mendoza con ocho naves heterogéneas de las cuales sólo la mitad estaban artilladas, procediendo a efectuar una búsqueda por delante y hacia el sur, más por intuición que por planeamiento y manteniendo un rumbo general ceñido a la costa. Sin haber logrado su objetivo el de Mendoza, y teniendo en cuenta la posibilidad de que Spilberg hubiese navegado mar afuera y hallado buenos vientos para dirigirse al Callao, dio orden a sus naves para invertir la derrota y proceder a nuestro puerto, encontrando al arribar que no había ocurrido lo que se temía. En cambio, a lo largo de la costa chalaca se habían reunido para reforzar a las tropas muchos otros hombres voluntariamente. "Pero, ¡qué hombres! mercaderes, gente de plaza, muy galanes y almidonados, sin experiencia ni maña para dar fuego a un arcabuz, con la munición tan a propósito que las pelotas no cabían por la boca del cañón y con las dagas las partían y hacían pedazos. Oí decir a gente práctica, haber sido tan grande el temor de nuestros defensores ó, por lo menos, los indicios de él —anotó el Padre Diego Alvarez de Paz, testigo presencial— que si solos 300 hombres se atrevieran a saltar a tierra, saquearan a Lima con tanta facilidad como a la más flaca aldea de Castilla"²¹.

No tardó en llegar la nueva de que Spilberg y sus naves se encontraban en la proximidad de Cañete, ordenando nuevamente el Virrey que la escuadra saliese a su encuentro. Así se hicieron a la mar la Capitana (que era el *Jesús María*), la *Visitación* (Almiranta) y en la cual iba D. Pedro del Pulgar, el navío *Gobierno* bajo las órdenes del capitán Saravia, el patache que comandaba Albendín y los otros cuatro barcos auxiliares que carecían de artillería pero llevaban a bordo gente de armas, tan bizarra como inexperta en cosas de mar.

A eso de las cinco de la tarde del 17 de julio de 1615 se avistaron las dos escuadras a la altura de Cerro Azul, procediendo D. Rodrigo de Mendoza a hacer que su Capitana disparase un cañonazo a guisa de desafío, siendo el reto aceptado por Spilberg y sus corsarios. Como estos últimos se hallaban más al sur y con ello tenían ganado el barlovento, les fue relativamente fácil maniobrar y tomar sus posiciones de combate. Para los marinos virreinales dicha faena de velas resultó mucho más laboriosa, pero, finalmente, ambas fuerzas se pusieron a tiro y se inició el combate.

Los arrestos del de Mendoza le impulsaron a atacar con su nave a la *Venatoria*, que siendo la más cercana a la Capitana virreinal era un barco de 1,260 toneladas, bien artillado y probablemente el más poderoso después del *Gran Sol* en el cual se en-

contraba embarcado Spilberg. Dicho ataque fue tan violento y sostenido que puso en apuros al contrario, obligando al *Gran Sol* a acudir en su ayuda.

Mientras el combate se generalizaba y las otras unidades se empeñaban en una feroz lucha con las naves holandesas, el sol llegó a su ocaso y las sombras del crepúsculo vespertino comenzaron a enlazarse con las nocturnas, dificultando la observación mutua. El empuje y denuedo de las fuerzas virreinales hizo que Spilberg, considerando peligrosa la situación, ordenase que sus bateles menores ayudasen a sus barcos a maniobrar para salir mar afuera e interrumpir la refriega. Fue en tales momentos cuando D. Rodrigo de Mendoza pretendió cortarles el pasaje a los corsarios, pero ya habiendo caído la noche y contrariando los consejos de la prudencia que se permitieron darle quienes tenían más experiencia.

Y así ocurrió lo imprevisible y trágico de aquella jornada; al confundir a su propia nave, la *Visitación*, con una de las de Spilberg en plena obscuridad nocturna, procediendo a atacarla y propinándole una andanada con todos los cañones de una banda, dañándola a punto tal que comenzó a zozobrar. De inmediato la Capitana se aproximó con la intención de abordarla, perdiéndola poco después de vista debido a la lentitud de su maniobra y al nerviosismo imperante entre los miembros de su dotación.

Inútiles resultaron los esfuerzos desplegados en la *Visitación* para controlar las averías en su obra viva y salvar al buque. Con muchas bajas y gran número de heridos, aquella labor resultó más dificultosa aun cuando el propio Van Spilberg aproximóse con su nave, y sin dejar de combatir, trató de salvar náufragos y tomarlos prisioneros ofreciéndoles la vida en cambio. El Almirante, D. Pedro Fernández del Pulgar, marino valiente y apegado a las más rancias tradiciones del mar, rechazó la ayuda que se le brindaba y prefirió hundirse con su barco antes que rendirse al enemigo.

Durante este desgraciado combate en el cual, y como ya se ha visto, mucho tuvieron que hacer la improvisación y la inexperiencia de que hizo gala D. Rodrigo de Mendoza, sobrino del Virrey y hombre valiente, pero lego en asuntos navales y sordo a los consejos de quienes pretendieron asesorarle, también fue echado a pique por los corsarios el patache que mandaba Albendín. Los holandeses no dejaron de sufrir averías diversas, acusando también regular número de muertos y heridos, así como la pérdida total de uno de sus buques.

Las trágicas consecuencias del encuentro naval en aguas de Cañete han llegado hasta nuestros días y pasarán a la posteridad gracias al estro poético de D. Luis de Oviedo, Conde de la Granja, en su conocido poema a Santa Rosa de Lima. Citamos la octava que, a nuestro juicio, rima en sus versos la magnitud de aquella

tragedia que enlutó a tantos hogares. Pertenece al Canto XII y reza así:

73.

“¡Que disparatadas muertes! que de heridas
A bulto arrojan por los aires vagos!
Si supieran de quien son homicidas,
Muchos en sí cambiarán los estragos:
¡Cuántos son, sin saberlo, fratricidas!
Con tiros de felices, aciagos.
Hijos y padres, que el error no advierten,
Su propia sangre, en la que sacan, vierten”.

“Cita el conde da la Granja —apuntó Mendiburu después de transcribir los versos que anteceden— los nombres de muchos de los caballeros de Lima que fracasaron en dicho navío *Almirante*, a saber: Toledo Francia, Tenorio, Aguila, Espina, Cisneros, Palomino, Peredo, Cartagena, Aramburú, Medina, Garcés, Merlo, Morga, Salcedo, Polanco, Benalcázar, Salinas, Perales, Paredes, Osnayo, Vasquez de Acuña, Astete y Tamayo”.

El “Patache” español que mandaba Albendín, combatió hasta irse a pique. Los principales nobles que a su bordo estaban, fueron: los Ochoas, Barretos, Paniaguas y Maldonados.

Con D. Rodrigo, en la Capitana se hallaron: Colmenero, Silva, Villela, Maza, Zavala, Portugal, Solórzano, Guerrero, Zamudio, Cerda, Jáuregui, Ayala, Infantas, Saavedra, Campusano, Bedoya, Santa Cruz, Leyva y Llanos”²².

Después del combate tanto los marinos virreinales como los corsarios se dirigieron hacia el Callao. Los primeros, al puerto, haciéndolo los segundos rumbo a la isla de San Lorenzo para reparar averías, curar heridos y dar sepultura a sus muertos. La expectativa porteña y la inquietud capitalina continuaron, por breve tiempo, esperando un ataque de los holandeses sobre la población. Afortunadamente Spilberg y los suyos, ya en son de mar y con sus barcos reparados, sólo se acercaron a la costa en una ocasión el día 21 de julio, en la tarde, sin hacer nada por efectuar un desembarco. Únicamente efectuaron un par de disparos de cañón con gran elevación, los mismos que no causaron daños dignos de tomarse en cuenta. Contestólos el cañón de crugía que citamos páginas atrás, dirigido por el franciscano Fray Hernando Gallardo.

Inexplicablemente, y tal vez por temer una violenta y masiva respuesta, agudizada por el estado de ánimo de marinos y pobladores luego de la tragedia que acababa de azotarles, Van Spilberg abandonó las aguas del Callao hacia Huarmey, saqueando allí las pocas e indefensas casas existentes e incendiándolas. De esta ca-

leta pasó a Paita y trató de hacer lo mismo, encontrándose con gente decidida a todo y armada por Dña. Paula Piraldo, Encomendera de Colán y mujer del Corregidor de Piura, D. Juan de Andrade y Colmenero, lo que hizo que el corsario cambiara sus primitivas intenciones y enrumbase con sus buques a Acapulco, y más tarde a las islas Molucas en demanda posterior de las Filipinas. Navegando por dichos parajes hizo algunas presas, contándose entre ellas al navío *Endraght*. Finalmente sus efectivos navales fueron prácticamente destruidos por la escuadra española comandada por D. Juan Ronquillo, con lo que finalizó la incursión

ESTADO DE LA ARMADA; EL GOBIERNO DE ESQUILACHE

Cuando D. Francisco de Borja y Aragón llegó al Perú para relevar al Virrey de Montesclaros el 23 de diciembre de 1615, bordeaba los 33 años de edad y era hombre de exquisita pluma, refinados gustos literarios y reconocida ilustración. Príncipe de Esquilache, Conde de Mayalde y Gentilhombre de Cámara del Rey, vino hasta el Callao desde Panamá corriendo serios riesgos desde que la nave que le conducía, así como su escolta, estuvieron a punto de ser atacados por las fuerzas de Van Spilberg que navegaban de vuelta encontrada. Su antecesor, D. Juan de Mendoza y Luna, había solicitado a Su Majestad ser relevado del alto cargo que ocupaba en la Ciudad de los Reyes, cansado ya de sus luchas contra terratenientes y encomenderos, trajines gubernamentales y otras múltiples preocupaciones, que se sumaron a las experimentadas en México durante su anterior desempeño como Virrey de Nueva España. "En diversas ocasiones —apuntó el de Montesclaros en su Memoria fechada en 12 de diciembre de 1615— se ha tratado de poner presidio de Infantería en el Callao, y lo hubo en tiempo del señor Virey (sic.) Conde de Villar. Yo no tengo por necesario ese gasto, oírme ha V.E. de palabra la razón; lo mas sustancial consiste en las fuerzas de la mar, para eso tiene S.M. galeones. Yo hallé pocos y fabriqué dos, quedan ahora cuatro; sus nombres *San José* Capitana, *Jesús María* Almiranta, las *Mercedes* y la *Visitación*, y hay también una Lancha de servicio"²³.

Además, en el mismo documento arriba citado comunicaba al de Esquilache que fuera de haber trazado y hecho la muestra de unas trincheras de asiento y tres plataformas para que la artillería del Callao tuviera más precisión, dejábale "ciento ocho o diez" piezas buenas y casi todas gruesas, fundidas con dos mil quintales de cobre que mandó traer del Reino de Chile para confeccionar

Durante el gobierno del Príncipe de Esquilache —que duró seis años y se distinguió por el notable impulso que dio a las

fuerzas navales— dicho Virrey realizó una excelente labor en todos los campos de su actividad. Escritor distinguido, mantuvo siempre la línea conservadora ante los avances del nuevo movimiento literario creado en las letras castellanas por D. Luis de Góngora y Argote, quien abusando de atrevidas inversiones, latinismos, neologismos y metáforas, tuvo al comenzar el siglo XVII numerosos seguidores, y entre ellos, al notable poeta peruano D. Juan de Espinosa Medrano ("El Lunarejo"), autor del "Apologético en favor de D. Luis de Góngora", obra decididamente culte-ranista.

El Príncipe de Esquilache teniendo en consideración que se había iniciado en el gobierno en 1615 año que "fué en el que los cinco navíos de holandeses rompieron en Cañete la Armada de este Reino", y en el que "estuvieron cerca de llegar a las manos con la que yo subía de Panamá" juzgó conveniente hacer "Armada efectiva la que antes era de nombre y cumplimiento"²⁴.

En realidad, y no obstante las hinchadas informaciones que acerca de la escuadra dejóle su predecesor, las naves que la conformaban no constituían en sí una fuerza naval digna de tomarse en cuenta. Después de una inspección que realizó personalmente en el Callao el Virrey de Esquilache el 23 de diciembre y apenas llegado a Lima, constató que sólo era de provecho el galeón *Jesús María* destinado como nave Capitana; el *San José* necesitaba de muchas reparaciones para ponerlo en servicio; el galeón *Nuestra Señora de las Mercedes* se hallaba muy viejo y maltratado, haciendo mucha agua por la proa; finalmente, el *Visitación* (motejado como *La Inglesa*, desde que era la nave con que se capturó a Richard Hawkins), apenas era capaz de navegar a la bolina. Fuera de lo dicho encontró que el puerto poseía solamente un cañón reforzado y dos cañones pequeños de fierro colado; adicionalmente, otro más de reciente fundición y que reventó al ser probado²⁵.

El gran esfuerzo que hizo el de Esquilache en materia naval fue encomiable, logrando durante su período de gobierno alistar una escuadra de respeto que, por no haber ocurrido incursiones de corsarios o piratas en los seis años que duró su mandato, no llegó a utilizarse en forma efectiva, sino se mantuvo como una fuerza de disuasión que cumplió dicho cometido.

Comenzó emprendiendo la construcción de un galeón mayor de 700 toneladas en Guayaquil, el *Nuestra Señora de Loreto*, mediante contrato firmado con el capitán José de Castro, dedicándose luego a reparar, mantener y reponer las unidades que integraban la escuadra virreinal.

Así fue cómo, al finalizar el período de gobierno de Esquilache, las fuerzas navales estaban conformadas, artilladas y dotadas como se indica: además del galeón *Nuestra Señora de Loreto* nave Capitana de la Mar del Sur, con 44 cañones, y que aparte de su

plana mayor contaba con una tripulación de 60 marineros y 12 grumetes, se tenía al galeón *San José* que servía de Almiranta, con 32 piezas de artillería, tripulado por 50 marineros y 12 grumetes. También al *Jesús María* con 30 cañones; el *San Felipe* y el *Santiago*, con 16 bocas de fuego cada uno, 24 marineros y 10 grumetes por barco. Los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco*, con 8 piezas, 10 marineros y 8 grumetes por unidad; a todas estas naves añadíanse dos lanchas, una de las cuales, la *Santa Ana*, estaba artillada con 2 cañones. En total sumaban 155 bocas de fuego entre sacres y medios sacres, añadiendo el Virrey de Esquilache —en la Memoria que dejó a su sucesor, el Marqués de Guadalcázar— que en el tiempo de su gobierno se fundieron las piezas [de artillería] que eran de mayor consideración. (A).

Añade en el mismo documento arriba citado: "En el puerto del Callao están de presidio y se embarcan en la Real Armada cinco compañías de infantería de á 100 hombres cada una... En dos plataformas están plantadas 13 piezas gruesas de artillería, 7 en una y seis en otra (sic), con que se defiende el puerto y se abrigan las naves marchantes que surgen en el que son en gran cantidad; todo esto está dado por asiento al Almirante Juan de la Plaza y Lorenzo de Medina; las utilidades que de este se han seguido son grandes...". Termina demostrando que el asiento actual asciende a 390,000 pesos de á 8 reales, en comparación a los 409,000 pesos de á 8 reales que arrojaba antes y que "costaba la Armada sola y con menos número de gente"²⁶.

Considerando otros aspectos del período en que gobernó el Príncipe de Esquilache, D. Francisco de Borja y Aragón, diremos en forma somera que elevó a obispado metropolitano el de Concepción en Chile. Intensificó la producción de minas y otros yacimientos con el fin de hacer frente a los gastos que demandaba la armada, dedicando sus mejores esfuerzos a su progreso y al del ejército.

Además fundó colegios en el Cusco y Santa Fe (La Plata), así como la ciudad de San Francisco de Borja en Loreto, sometiendo a la tribu de los Maynas.

De otro lado este virrey-poeta dejó varias obras escritas tales como "Nápoles recuperada", "Empresas Morales", "La Pasión de Nuestro Señor Jesúcristo" en tercetos, etc., pasando a ser considerado como un clásico de la literatura española en su época (A).

(A).—Sumadas las piezas de artillería que consigna Esquilache en su Memoria arrojan un número de 156 en lugar del registrado que es de 155.

(A).—Una de sus más aplaudidas letrillas rezaba así: "Fuentecillas que reís/ y con la arena jugáis,/ ¿dónde vais?/ Pues de las flores huís/ y los peñascos buscáis,/ si reposáis,/ donde risueñas dormís/ ¿por qué corréis y os cansáis?".

A la muerte del rey Felipe III ocurrida en 1621, el nobilísimo gobernante (descendiente de la Casa Real de Aragón, así como de las familias italianas de los Borgia y los Squillace) viajó a España dejando el mandato a la Real Audiencia de Lima. Murió en Madrid allá por el año de 1658, frisando los setenta y siete años de edad, el 26 de setiembre de 1658.

DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE LE MAIRE

Un suceso histórico-geográfico importante ocurrido durante el gobierno del Virrey de Esquilache, fue el descubrimiento del Estrecho de Le Maire (denominado posteriormente por España, de San Vicente), hecho por su epónimo el holandés Jacobo Le Maire, junto con su compatriota y avezado navegante, el piloto Guillermo Schouten. Se trataba de un nuevo pasaje entre el Atlántico y el Pacífico, situado entre Tierra del Fuego y la isla de los Estados, muy cercano al Cabo de Hornos y que permitía a los barcos procedentes de Europa lograr el tránsito de un océano al otro con mayor amplitud, desde que la ruta no se hallaba tan limitada como en ciertos tramos del Estrecho de Magallanes.

Mientras los buques *Hoorn*, *Eagle* y *Loyalty* junto con otros tres ingleses pertenecientes a la Compañía de las Indias Orientales se encontraban cargando especerías en Batavia, el *Concord* con Le Maire y Schouten exploraban las costas australes —y lo hicieron durante nueve meses— hasta encontrar el estrecho en 30 de octubre de 1616. Habiendo subido a lo largo del litoral chileno (en latitud Sur), navegaron luego hacia el Oeste hasta la altura de la isla Juan Fernández. "El *Concord* había cruzado el Trópico de Capricornio en procura de vientos cambiantes, siguiendo luego el paralelo 15° de latitud hacia las islas Keppel y Boscawen"²⁷.

El Almirante Spilbergen, una vez conocido aquel descubrimiento y el pasaje por el estrecho cruzando después el Cabo de Hornos que efectuaron Le Maire y Schouten, se hallaba convencido de que éstos eran unos impostores. Opinión parecida exteriorizó uno de sus capitanes: Le Maye, del *Amsterdam*. Ambos se basaban en que durante la prolongada travesía de Le Maire y Schouten no habían encontrado nuevos territorios ni gentes con las cuales poder comerciar; la única hazaña que reclamaban era el haber encontrado un nuevo pasaje distinto de los hasta entonces conocidos, pero esto resultaba duro de creer desde que habían empleado 15 meses y 3 días en llegar a Ternate (una de las islas Molucas), arribando mucho después que la flota de Spilbergen.

No obstante las opiniones del Almirante Spilbergen y sus oficiales, el *Concord* había establecido la verdadera latitud del Cabo de Hornos en el 55° 59'S. —no en latitud 57° 48'S., como Schouten había estimado incorrectamente, debido a una defectuosa observa-

ción, hecha durante la navegación y en tiempo duro— y alcanzando a entrar al Pacífico²⁸.

España ante la noticia de aquel suceso que habilitaba otro pasaje al Pacífico, y que podía ser aprovechado por corsarios o piratas dispuestos a atacar el tráfico marítimo y amenazar sus colonias, envió dos expediciones casi de inmediato para explorar aquellos parajes: en 1617, al capitán D. Juan Morel, con dos carabelas, y en 1618, a D. Bartolomé García Nodal. Se trataba también de elegir el lugar más apropiado para una fortificación.

El último de los indicados hizo más exactos reconocimientos, dando al Estrecho la denominación de San Vicente²⁹.

1. MENDIBURU Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Lima, 1931. T. VII, p. 142.
2. LEVILLIER, Roberto... *Gobernantes del Perú, Cartas y Papeles*. Madrid, 1924. T. XIV, pp. 274 y sgts.— MENDIBURU... *Op. cit.*, T. VII y XII, pp. 125 y 281.
3. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1973. T. IV, p. 381.— Vide: Pliego de Instrucción. Colección Navarrete, T. XXVI, fols. 241-243. Museo Naval, Madrid.
4. Archivo de Indias. Audiencia de Lima, 34.
5. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. VIII, p. 124.
6. *Ibidem*.
7. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Op. cit.*, p. 384.
8. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Lima, 570. Lib. 14, fol. 70 v.
9. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú*. Lima, 1939, pp. 62-63.
10. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Op. cit.*, pp. 56-61.
11. VALEGA, José M.... *Op. cit.*, p. 63.
12. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Op. cit.*, p. 385.
13. VAN POLL, Maximus... Correspondencia al autor, 10 febrero 1975.— Archivo Personal.
14. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969. T. II, p. 50.
15. *Ibidem*.
16. PALMA, Ricardo... *Tradiciones Peruanas, Completas*. Madrid, 1961, p. 276.
17. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, Lima, 1934. T. X, p. 259.
18. LOHMANN VILLENA... *Op. cit.*, p. 385.
19. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*. España, 1966. T. III, p. 144.— Ed. Milla Batres. Lima, 1966.

20. VARGAS UGARTE... Op. cit., ibídem.
21. CARTA, fha. Lima, 19 Dic. 1618 en correspondencia al Virrey, Príncipe de Esquilache. Manuscritos Peruanos en el Archivo de Indias, p. 49. Lima, 1938.
22. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., T. X, p. 261.
23. Memorias de los Virreyes. Lima 1859. T. I, p. 67. Ed. Lib. Central Felipe Bailly.
24. Ibídem, Op. cit., p. 108.
25. Ibídem.
26. Ibídem, pp. 109-110.
27. RANDIER, Jean... *Men and Ships around Cape Horn*. Londres, 1968, p. 57.— Tr. Hommes et Navires au Cap Horn. París, 1966. Ed. Lib. Hachette.
28. Ibídem, p. 59.
29. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., Lima, 1933. T. VI, p. 426.

Capítulo VIII

Holanda pretende conquistar el Perú. Ofensiva Naval del Almirante L'Hermite, defensa litoral y frustración de la expedición corsaria. Raíces Históricas

EL DESIGNIO HOLANDES Y SUS CAUSAS

Durante la primera mitad del siglo XVII los Países Bajos mantenían aún su lucha independentista que, a la postre, habríase prolongado —desde sus comienzos hasta su terminación— durante 80 largos años. Las pequeñas Provincias Unidas de los llamados Países Bajos, habían mantenido tan sangrienta y costosa pugna por su libertad definitiva con tesón, valor e innúmeros sacrificios. El Imperio Español, a su vez, había tratado de impedirla por todos los medios a su alcance y pese a la difícil situación económica que venía arrastrando desde los tiempos de Carlos V, debido a las inacabables y variadas guerras que sostuvo en el Viejo Continente por dichas épocas.

Durante aquellos 80 años de guerra, el comercio y la industria de las 7 Provincias Unidas del Norte se fueron transfiriendo a Amsterdam (por lo que fueron siendo conocidas, en conjunto, más corrientemente por la principal de ellas: Holanda). Las 10 restantes Provincias del Sur, fueron ganadas para la Corona por Alejandro Farnesio, mediante la Unión de Arrás en el año de 1578.

En 1579 se realizó la Unión de Utrecht (Provincias del Norte), las mismas que se conformarían posteriormente en dos Estados: Bélgica y Holanda.

En resumen, y teniendo en cuenta la imperiosa necesidad de no apartarnos del tema central, anotaremos que la lucha independentista de los países referidos duró desde 1568 hasta 1648 en que se firmó la Paz de la Haya y España reconoció a la nueva república mediante la Paz de Westfalia.

A través del tiempo transcurrido, Holanda había progresado ostensiblemente llegando a convertirse en la primera potencia comercial del mundo. La Compañía de las Indias Orientales (1602) y la de las Indias Occidentales (1621), empezaron a emprender, con fuerzas propias y amparadas por privilegios oficiales, la exploración colonial.

Mientras tanto el Perú —tan alejado físicamente del teatro europeo de acontecimientos— no sospechaba, ni remotamente, que pronto surgiría en Holanda el designio de proyectar su conquista.

Los notables contrastes polifacéticos entre los grupos Norte y Sur de las 17 Provincias eran marcados: el septentrional era flamenco y el meridional, valón; con la evolución y el progreso industrial y comercial, existía una burguesía urbana acaudalada y subsistía una empobrecida aristocracia terrateniente; mientras que en credos religiosos los del Sur eran católicos en su mayoría, los del Norte eran luteranos, anabaptistas (y calvinistas después de 1563). Todo esto originó inúmeros enfrentamientos políticos que no son materia del presente trabajo histórico.

En cambio consideramos necesario puntualizar tanto el explosivo crecimiento naval y marítimo de los neerlandeses, como su positivo dinamismo para lanzarse a los mares motivados por una exploración colonial que incrementaría su comercio y riquezas.

Su población y su área industrial estaban económicamente más evolucionadas que las de España; en impuestos aportaban a la Corona cantidades siete veces superiores a la plata americana. Por Rotterdam y Amberes (que constituían el centro monetario europeo) pasaban el 50% de las mercancías mundiales, dándose el curiosísimo caso de que aun la misma España dependía del comercio con el enemigo, financiando así indirectamente una guerra contra ella misma.

Retrotrayendo al tiempo las cifras verdaderamente nos asombran si consideramos que allá por el año de 1580 los holandeses poseían alrededor de 5,000 navíos. Casi medio siglo más tarde el Padre Antonio Vieira, jesuita y diplomático portugués que permaneció en Holanda unos tres meses cumpliendo una misión oficial de su gobierno en 1646, escribía una vez finalizada ésta —según Gonzalo de Reparaz en su trabajo histórico "El Gran Designio— las frases que siguen: "Los holandeses poseen once mil navíos de alto bordo y doscientos cincuenta mil hombres marineros".

En el interregno, por razones de mutuo interés y difíciles de explicar aquí, los barcos mercantes holandeses frecuentaban los puertos españoles y sus quehaceres comerciales eran consentidos en la Península Ibérica. Recién cuando en 1585 ocurriósele al monarca Felipe II confiscar a unos doscientos de aquellos navíos en Lisboa y Setúbal, los holandeses, atentos al peligro que significaba

tal actitud real, comenzaron a ampliar sus rutas intercontinentales europeas y a lanzarse a la aventura oceánica. Antes no lo habían intentado.

Habiendo sido asesinado Guillermo de Nassau-Orange en 1584, es decir un año antes de la mencionada confiscación, los Países Bajos siguieron resistiendo gracias a Mauricio de Orange (hijo del anterior). Este Príncipe, a medida que continuaba la guerra independentista, fue recibiendo y acopiando información que podía ser de utilidad en el caso de efectuar operaciones navales interoceánicas. Los almirantes holandeses —de la llamada Flota Nassauense— como Olivier Van Noort, Joris Van Spilbergen¹ y otros, rindieron con suma franqueza sus primeros informes cuando comenzaban los primeros intentos de Holanda para ejecutar expediciones de diversión, concretándose a la larga una meta mucho más ambiciosa que la del hostigamiento a la navegación enemiga, el corso, los ataques a las colonias españolas de ultramar y el acopio de riquezas cuando el éxito coronaba dichas empresas. Así fue naciendo la idea de conquistar el Perú, que siendo la fuente principal de sostenimiento del erario español que se hallaba en continuo déficit, constituía de hecho el talón de Aquiles del régimen peninsular.

Los holandeses, dentro de ese estudio de la estrategia mundial que se fueron imponiendo en la cúspide del dominio del mar que ya habían alcanzado, vislumbraron así claramente la necesidad de llegar hasta el Perú pero con otros móviles distintos de los iniciales que se concretaban a desorganizar, saquear, hacerse de riquezas y cargar de vuelta con el botín. Llegaron a adoptar el designio de proyectar la conquista de aquel Virreinato Español, y, como esperamos demostrar en las páginas que siguen, ejecutaron su primer intento alistando seriamente la expedición del Almirante Jacques L'Hermite.

Cuando en 1595 y hallándose Felipe II en El Escorial, dispuso la radical medida de confiscar —con todas sus dotaciones— cerca de 500 barcos holandeses que mercaban en los puertos de España y Portugal, la inmediata reacción de Holanda fue la universalización de los navíos neerlandeses por todos los mares del mundo.

EL NUEVO VIRREY DEL PERU: SU ARRIBO A LIMA

Conociendo en forma somera los antecedentes de la política internacional que se ha esbozado líneas arriba, resultan más comprensibles y pueden interpretarse a cabalidad las anteriores expediciones incursoras de los holandeses Olivier Van Noort y Joris Van Spilbergen, que hostilizando a la navegación, atacando barcos y apoderándose de caudales, fuera de afectar la economía española y robustecer la propia lograron, además de sembrar el temor y atraer la posible colaboración de los descontentos para cuando

fuese requerida, estudiar de cerca los mares, pasos y puertos que recorrieron en sus periplos, para informar detalladamente acerca de las posibilidades existentes a favor del proyecto de conquistar el Perú. En esta oportunidad —y siempre desde el ángulo naval— nos ocuparemos más ampliamente de la más importante de todas aquellas expediciones, la que fuera confiada más tarde al Almirante de la Armada Nassauense, el marino de origen francés Jacques Le Clerk a la sazón al servicio de Holanda, conocido también con el mote de "Jacques L'Hermite" o "Jacobo el Ermitaño" como le llamaron los españoles, quien allá por el año de 1624 vino hasta nuestros mares con el designio de conquistar esta rica colonia hispánica, gobernada a la sazón por el Virrey de Guadalcázar.

D. Diego Fernández de Córdoba, primer Marqués de Guadalcázar, había venido desempeñándose desde 1612 como Virrey de México a satisfacción de la Corona cuando el Rey Felipe III resolvió nombrarle para reemplazar al de Esquilache en el Perú. El 22 de agosto de 1620 fue expedido dicho nombramiento en San Lorenzo de El Escorial².

Apresuradamente y sin aguardar a ser relevado —al igual que procediera el de Esquilache— viajó a Acapulco adonde llegó en el mes de febrero. No obstante su apuro inicial, por escasez de buques de la contratación principalmente, razones de gobierno y otras de carácter personal, su viaje al Perú fue dilatándose en forma inesperada, realizándolo finalmente al comenzar el año de 1622. Había nombrado Almirante a D. Francisco Zapata Maldonado, quien embarcóse en la *Santa Clara* para asesorar y escoltar al Virrey, que, como Capitán General, hallábase a bordo de la *Visitación* y llevaba como Piloto Mayor a D. Melchor Polo³.

Habiéndose efectuado el viaje sin mayores variantes, las naves arribaron a Paita el 26 de abril de 1622, desembarcando el Virrey el 27 siendo recibido por las autoridades y el pueblo con grandes muestras de júbilo. Luego de permanecer en el citado puerto algunos días y despachar avisos a la Real Audiencia de Lima dándole noticias de su llegada, el de Guadalcázar resolvió dirigirse a la Ciudad de Los Reyes por tierra, debido a la escasa seguridad que le ofrecía el mar en el que podía encontrarse con corsarios.

Aunque en la detallada relación que acerca de la entrada del Virrey a Lima hizo D. Antonio Román de Herrera Maldonado, Mayordomo del Cabildo, no consignó la fecha exacta de su arribo a la ciudad, se supone que fue el 5 de julio de 1622, en que sí registró su llegada a la chacara de D. Fernando de Castro el día 6 para hospedarse en la casa-huerta con sus hijas y criados hasta el 25 de julio, fecha que había escogido para hacer su entrada oficial por ser el día del Apóstol Santiago⁴.

Consta en la citada relación con lujo de detalles, el brillantísimo recibimiento que se le brindó y que no es del caso pormenori-

zar aquí. Terminaba el documento dando noticias sobre la preocupación naval del de Guadalcázar —que en este caso es lo que directamente interesa— expresando textualmente: “Después de pasada esta fiesta S.E. como príncipe tan cuidadoso de su gobierno, fue al puerto del Callao y visitó por su persona la real armada, fuertes y baluarte, municiones y bastimentos y demás pertrechos de guerra y reformó algunas cosas que querían reformatión...”⁵.

Años más tarde este Virrey escribiría en su Memoria que dejaba las defensas del puerto y el estado general de la armada habiendo variado mucho; pero, como más adelante se verá, exageró extremadamente las cosas porque las deficiencias continuaron y fueron notorias; sobre todo cuando abordemos la expedición del Almirante Jacobo L'Hermite durante cuyo asedio sólo se disponía de dos pataches en forma efectiva, el *San Bartolomé* y el *San Francisco*, y sin haber podido marinarse la Capitana *Nuestra Señora de Loreto*, se improvisaron muy a prisa algunas lanchas mientras se construían defensas terrestres extensísimas, para que con la ayuda de tropas de infantería y caballería que hallábanse en continuos desplazamientos, se evitase a como diera lugar cualquier intento de desembarco de los holandeses, ya para hacer aguada fresca, ya para iniciar las operaciones anfibias que traían en mente.

LA OFENSIVA NAVAL HOLANDESA

Los informes del espionaje holandés, evacuados por determinadas personas que habían residido mucho tiempo en el Perú, convencieron finalmente al Príncipe Mauricio de Nassau-Orange de que, ante una amenaza naval concreta y definida de parte de Holanda, los indios y especialmente los negros —que eran muy numerosos en Lima y alrededores— no desperdiciarían la oportunidad de sublevarse contra sus amos si vislumbraban una posibilidad de recibir socorros de parte de los neerlandeses. También llegó a su conocimiento, a poco de comenzar en el Perú, el serio problema que tuvo que enfrentar el Virrey gobernante entre 1622 y 1625 en la región de Potosí cuando se entabló la enconada lucha entre vascos y criollos por la posesión de aquellas ricas minas de plata, la misma que se conoce en la historia como la guerra entre “vascongados” y “vicuñas”. En este último caso los informes aseguraban que tras la toma del puerto de Arica sería empresa fácil llegar a Potosí y hasta capturar la plaza, ya que no poseía mayor armamento ni defensas dignas de tenerse en cuenta.

Estas principalísimas razones, así como otras derivadas de las informaciones recibidas de sus marinos de la Compañía de Indias Occidentales, decidieron al Príncipe de Nassau-Orange a disputarle a España sus posiciones de ultramar enviando para ello hasta el Nuevo Continente dos expediciones durante el año de 1623. La pri-

Waarachtigh verhael/
Van het succes van de Vlote/ onder den Admiraal
IAQUES LHERMITÉ,
In de Zuyt-zee, op de Custen van Peru, en de Stadt
L I M A in **I N D I E N.**

Hier is

Een Spaensche Vrief by-gheboeght/ de
Stact van Castilien, en op de Cust van Peru in
kort verhalende.



Anno M.DC.XXV.

mera de ellas con destino a Venezuela y Tierra Firme, rechazada en Cumaná cuando intentó efectuar un desembarco. La segunda dirigida hacia el Perú con el secreto designio de poder intentar su conquista, la misma que con ser la más valiosa e importante, llegó a nuestras costas mucho antes de lo que realmente se esperaba y mientras la anterior de 36 naves hallábase recién frente al Brasil.

El informe que dirigiera a Su Majestad el Fiscal de la Real Audiencia limeña, D. Luis Henríquez, fechado el 9 de setiembre de 1624 —y que citaremos a menudo como referencia— es sumamente amplio y rico en detalles sobre dicho sucedido histórico.

En líneas generales es verídico, pero en lo referente al número de muertos y heridos habidos en ambos lados, exagera las bajas ocasionadas a los holandeses y atenúa las propias, inexactitud que resulta comprensible y corriente aun en los tiempos actuales, tratándose de episodios bélicos en los que es humana la parcialidad. Este sería el anverso español de la medalla.

El reverso, en cambio —que es el caso de las referencias históricas de origen holandés— constituidas tanto por el "Diario de la Armada Nassauense" sacado a la luz por el historiador Voorbeytel Cannenburg (Amsterdam, 1631. Tercera edición), como por el Diario de Navegación de Witte Cornelisz (Archivo del Estado, Holanda), quien viajó a bordo del *Delft*, uno de los barcos que vino hasta el Callao con L'Hermite, nos permitirá arribar a una más cabal y veraz interpretación histórica acerca de la ofensiva naval holandesa contra el Perú en 1624.

Esta se concretó cuando el 29 de abril de 1623 zarpó del puerto de Goeree una flota de once barcos, bajo el mando del Almirante de la Armada Nassauense Jacques L'Hermite, con instrucciones especiales que registró Witte Cornelisz en su Diario de Navegación llevado a bordo del *Delft*, nave Almiranta de aquella fuerza naval holandesa. Los párrafos de aquel Diario decían así: "...No siendo el objetivo de nuestra instrucción otro que el de la conquista de todo el territorio del Perú, no admite sino primero efectuarse la renovación de agua en las islas de Juan Fernando [Juan Fernández] y de aquí deberá irse directamente a Arica para conquistar los Galeones Españoles, y una vez conquistado este lugar, con la ayuda de los indios se efectuará el ataque principal"⁵.

Dicha Flota Nassauense estaba compuesta por once barcos según la siguiente relación:

El *Amsterdam*, desplazamiento aproximado 800 toneladas. Almirante Jacques L'Hermite.

El *Delft*, desplazamiento aproximado 800 toneladas. Vice-Almirante, Ghem Huigen Schapendam.

mera de ellas con destino a Venezuela y Tierra Firme, rechazada en Cumaná cuando intentó efectuar un desembarco. La segunda dirigida hacia el Perú con el secreto designio de poder intentar su conquista, la misma que con ser la más valiosa e importante, llegó a nuestras costas mucho antes de lo que realmente se esperaba y mientras la anterior de 36 naves hallábase recién frente al Brasil.

El informe que dirigiera a Su Majestad el Fiscal de la Real Audiencia limeña, D. Luis Henríquez, fechado el 9 de setiembre de 1624 —y que citaremos a menudo como referencia— es sumamente amplio y rico en detalles sobre dicho sucedido histórico.

En líneas generales es verídico, pero en lo referente al número de muertos y heridos habidos en ambos lados, exagera las bajas ocasionadas a los holandeses y atenúa las propias, inexactitud que resulta comprensible y corriente aun en los tiempos actuales, tratándose de episodios bélicos en los que es humana la parcialidad. Este sería el anverso español de la medalla.

El reverso, en cambio —que es el caso de las referencias históricas de origen holandés— constituidas tanto por el "Diario de la Armada Nassauense" sacado a la luz por el historiador Voorbeytel Cannenburg (Amsterdam, 1631. Tercera edición), como por el Diario de Navegación de Witte Cornelisz (Archivo del Estado, Holanda), quien viajó a bordo del *Delft*, uno de los barcos que vino hasta el Callao con L'Hermite, nos permitirá arribar a una más cabal y veraz interpretación histórica acerca de la ofensiva naval holandesa contra el Perú en 1624.

Esta se concretó cuando el 29 de abril de 1623 zarpó del puerto de Goeree una flota de once barcos, bajo el mando del Almirante de la Armada Nassauense Jacques L'Hermite, con instrucciones especiales que registró Witte Cornelisz en su Diario de Navegación llevado a bordo del *Delft*, nave Almiranta de aquella fuerza naval holandesa. Los párrafos de aquel Diario decían así: "...No siendo el objetivo de nuestra instrucción otro que el de la conquista de todo el territorio del Perú, no admite sino primero efectuarse la renovación de agua en las islas de Juan Fernando [Juan Fernández] y de aquí deberá irse directamente a Arica para conquistar los Galeones Españoles, y una vez conquistado este lugar, con la ayuda de los indios se efectuará el ataque principal".

Dicha Flota Nassauense estaba compuesta por once barcos según la siguiente relación:

El *Amsterdam*, desplazamiento aproximado 800 toneladas. Almirante Jacques L'Hermite.

El *Delft*, desplazamiento aproximado 800 toneladas. Vice-Almirante, Ghem Huigen Schapendam.

El *Oranje*, desplazamiento aproximado 700 toneladas. Capitán de Fragata, Jan Willemsz. Verschoor, cap.
El *Hollandia*, de 600 tons. aprox.
El *Eendracht*, de 600 tons. aprox.
El *Mauritius*, de 550 tons. aprox.
El *Arend*, de 400 tons. aprox.
El *Koning David*, de 350 tons. aprox.
El *Griffioen*, de 320 tons. aprox.
El *Hoop*, de 260 tons. aprox.
El *Hazewind* (o *Windhond*), yate de 60 tons. aprox.

Todas las naves anteriormente citadas arrojaban un total de más o menos 5,440 toneladas, sumando sus tripulaciones 1,637 hombres, de los cuales unos 600 eran infantes de marina. El número de cañones de esa flota era de unos 300.

Con excepción hecha del yate, todo el resto de buques cumplieron en dar la vuelta al mundo⁶.

El Almirante L' Hermite traía como piloto a uno apellidado Valentin, que lo había sido de D. Bartolomé García Nodal en 1618 cuando este marino español vino hasta América, a raíz del descubrimiento de Jacobo Le Maire y para explorar el citado estrecho que aquél llamó de San Vicente.

Después de muchas adversidades y de renovar aguada en Juan Fernández —pues la que traían de las islas Cabo Verde se hallaba infectada y les producía la llamadas "cámaras" estomacales— el flujo de sangre característico de tales enfermedades no desapareció, prosiguiendo los malestares que debilitaban a los tripulantes afectados de disentería, e incluso al Almirante L'Hermite, quien se hallaba profundamente postrado en su salud. Así arribó la flota a Arica en procura de encontrarse con los "Galeones de la Plata" procedentes de Potosí, llegando cuando éstos ya habían zarpado.

Siguiendo las anotaciones consignadas en fuentes holandesas (referidas en este caso al Diario de Witte Cornelisz, a bordo del *Delft* y que ya citamos líneas arriba), encontramos que las instrucciones que traían los nassauenses proveían lo siguiente para este caso:

"No permanecerá la flota por más tiempo en Arica, y harán lo posible para continuar hacia Lima, hasta alcanzar y conquistar la plata, o para conquistar la ciudad de Lima y sus castillos; para este propósito habrán de utilizar los mejores medios de que dispongan, tanto de gente como de artillería, a objeto de desembarcar, luego sublevar a los esclavos y poner todo el esfuerzo posible para ocupar la ciudad. Si se logra esto con éxito, deben hacerse fortalezas para mejorar las posiciones y una vez establecido el

orden, con las condiciones operantes atraer a la gente y provocar todos los daños posibles a los españoles por todos lados”.

Habiendo fracasado los buques holandeses en interceptar la plata en Arica, prosiguieron viaje al Callao siguiendo las instrucciones que al respecto tenían: “En este caso permanecerán en los alrededores de Lima, para observar todas las embarcaciones que lleguen y salgan, para debilitar a la gente de Lima causando algunas conmociones debido a su permanencia en este lugar” —se continúa leyendo en el Diario de Witte Cornelizs— tareas que cumplieron como se verá más adelante⁷.

Se sabe por el informe del Licenciado Henríquez, que tras de haberse venido recibiendo noticias sobre el acercamiento de los barcos holandeses al Callao, la flota nassauense se mostró en toda su amplitud recién el día 9, “Jueves por la mañana nueve de Mayo se mostró el enemigo a vista del puerto del Callao y le cercó desde la punta de la ysla asta el paraje de Chuquitanta espacio casi, con un medio círculo que hizo, de tres leguas y dos de la frente del puerto” (sic.).

El mismo informante continúa diciendo: “Comenzó a echar lanchas y a prebenirse como si hubiera llegado a puerto propio y a la noche a hazer muchos fusiles y señas de fuego con que se entendían y respondían unos y otros nabios”.

“Las siete nabes heran muy gruesas y lebantaban mas que nuestra capitana.

Las otras tres medianas.

La última un patache pequeño” (sic.)⁸.

Era el 9 de mayo de 1624. La Flota Nassauense no encontró tampoco en el Callao a los “Galeones de la Plata”, que ese era el término usado por ellos en sus informes. La Armadilla Virreinal habíase hecho a la mar anticipándose al arribo de los barcos holandeses, zarpando hacia Panamá el 3 de mayo de 1624 y llegando a puerto 20 días más tarde sin novedad. Como nave Capitana fue el galeón *San Joseph* bajo el mando de D. Jerónimo Ramiro de las Cuevas; armado de 32 cañones de diferentes tipos y calibres, llevaba 80 artilleros para servirlos, completando su tripulación con 140 marineros. Como Almiranta iba el *San Phelipe y Santiago*, provisto de 24 piezas de artillería, con 60 artilleros y 110 marineros. Le acompañaron el patache *Santa Ana*, con 8 hombres de tripulación cabo y piloto, fuera de tres navíos de particulares.

La decisión que tomó L'Hermite para bloquear al Callao y no continuar siguiéndoles las aguas a los “Galeones de la Plata”, se debió —como más adelante veremos en detalle— a la naturaleza de dos informes que recibió oralmente a bordo de la *Amsterdam*. El uno completamente veraz y suministrado por un negro de Lima que fue su prisionero, asegurándole que el resto de la plata que no

pudo embarcarse debido a la premura que se puso para que los galeones zarparan, hallábase aún en el Callao y era cuantiosa, estando lista para despacharse en el llamado *Navío del Rezago*; la circunstancia de haberle afirmado que dicho tesoro era igual o superior al enviado a Panamá, animó a L'Hermite a no proseguir su navegación y permanecer en aguas chalacas para intentar la captura del codiciado botín. El segundo informe, que también el Almirante creyó verídico sin que en realidad lo fuera, lo oyó de boca de un patrón de chinchorro que su flota capturó sorpresivamente cuando, ya casi por arribar al Callao, la pequeña embarcación que acababa de salir sin sospechar la cercana presencia de los holandeses, fue apresada e interrogado su jefe. Al ser preguntado por la fecha de zarpe de la Armadilla de la Plata (que según las informaciones de los espías de Holanda en Lima debió efectuarse el 7 de mayo, el astuto patrón le convenció que aquella llevaba unos quince o más días navegando hacia Panamá, afirmándole que cualquier intento de alcanzarla era completamente inútil, puesto que ya estaría por arribar a su puerto de destino.

El error de L'Hermite fue creerle, desistiendo así de una persecución que, teniendo en cuenta el hecho de encontrarse con su flota a barlovento, hubiese resultado fructuosa dadas las condiciones marineras de sus barcos y la experiencia de sus capitanes para aprovechar los vientos favorables.

Dentro de la interpretación histórica de este hecho que pudo muy bien cambiar el curso de los acontecimientos, resulta necesario considerar que L'Hermite hallábase enfermo desde hacía ocho meses, sumamente debilitado por los flujos de sangre que le producían las "cámaras" estomacales que padecía, con las piernas hinchadas y postrado a punto tal que casi no se levantaba de su litera. El desánimo propio de su dolencia coadyuvó, sin lugar a dudas, a que adoptara la decisión que erradamente tomó.

PRIMEROS ATAQUES HOLANDESES: DEFENSA DEL CALLAO

Antes del amanecer del día 10 de mayo de 1624, el Vice-Almirante Ghem Huigen Schapendam, segundo en comando de la Flota Nassauense, al frente de 19 embarcaciones —entre chalupas y lanchones— y con toda la gente de guerra disponible (a bordo de sus barcos quedaron los enfermos y grumetes bisonños como centinelas), comenzó a navegar hacia la costa con el propósito de efectuar un desembarco al norte del Callao, sobrepasando la desembocadura del río Rímac. Habíasele informado que aquel paraje constituía un sitio seguro y adecuado para desembarcar sin que se mostrasen el armamento y la pólvora. En sus embarcaciones llevaba algunas piezas de artillería liviana.

Habiéndose aproximado bastante a la costa, la marea comenzó a subir y las olas a hacer peligrar las chalupas con riesgo inminente de que se mojaran las armas y la pólvora que acarreaban. Esto hizo que decidiera seguir remando paralelo a la playa, en espera de que amaneciese y se pudiera avistar un lugar apropiado para cumplir su objetivo, desde que se hallaban resguardados de la artillería del puerto gracias a su posición.

Entre dos luces se tocó alarma para la gente de tierra al ser divisadas las embarcaciones holandesas. En aquel lugar se habían apostado tanto el contingente de infantes, con arcabuces y picas, que al mando del Capitán D. Francisco Centeno llegaba a 60 hombres, como los jinetes del Capitán D. Luis Guillén que sumaban 30 en total. También acudieron prestamente las compañías de caballería de los capitanes D. Pedro Fernández de Córdova, Francisco Márquez, Joan de Hermosilla, Diego de Rosas, Villegas y otros más, para reforzarlos y constituir un escuadrón. El Virrey, desde su plaza de armas, ordenó de inmediato remitirles a vuelapié dos sacres y un medio sacre pues no contaban con artillería en tal lugar.

Descubiertos los holandeses e impedidos tanto por la marea como por las fuerzas de tierra para realizar su desembarco, dispararon repetidas veces sus pequeños cañones a la par que comenzaron a retirarse hacia sus barcos. Después de una hora tornaron a renovar su intento al amparo de la artillería de una nave pequeña que remolcaron, pero encontrándose ya contestados sus fuegos por los sacres que habían traído indios y negros a carrera forzada, desistieron de su propósito y se reembarcaron.

Entrado ya el día 10 de mayo y luego de verse frustrado el desembarco, mientras el yate —que fue la nave pequeña bajo cuyo amparo de fuego atacaron las lanchas holandesas— se restituía al grueso de su flota, y las embarcaciones contrarias maniobraban para abarloarse a sus unidades de origen, se registró en el "Diario de la Armada Nassauense" lo siguiente: "...nuestros barcos [chalupas y lanchas] se dirigieron remando hacia tres pequeños barcos españoles que flotaban en la tranquilidad de la mar cerca del Callao, luego de conquistarlos los llevamos junto a nuestra flota, mientras la mayor parte de sus tripulaciones escapaban hacia tierra [en embarcaciones de pesca, enviadas en auxilio de aquellas naves que acababan de arribar al puerto]. Una de estas embarcaciones había sido cargada en Pisco con 2,500 botijas de vino, mucha fruta refrescante como manzanas, uvas, etc. que fueron muy bien recibidas para aliviar a nuestros enfermos; la segunda embarcación venía de Guarmey [Huarmey] y tenía como cargamento sólo leña; y la tercera proveniente del Puerto de Guanajaco [Huan-chaco, cerca de Trujillo] tenía algo de trigo y muchos paquetes

de pergaminos de dictámenes del Papa, y otras cosas de poca importancia⁹.

Los marinos holandeses habíanse posesionado de la isla de San Lorenzo para utilizarla como base de operaciones, y desde allí seguir lanzando sus ataques sobre el Callao. Tenían instalados en ella pequeños talleres de construcción naval, para armar algunas embarcaciones menores que habían traído semiarmadas desde Holanda a bordo de sus barcos de guerra, reparar las dañadas en los encuentros habidos y confeccionar otras con los materiales de que disponían o iban capturando.

El sábado 11 de mayo de 1624 —escribió el licenciado Henríquez en su informe al Rey— "...se temió que los enemigos abian aquella noche de emprender quemar nuestra capitana, pataches y nabios del trato, que se avian mandado arrimar a la costa en el lugar mas seguro y de menos estorbo a nuestra artillería". En total dichas naves eran alrededor de sesenta poco más o menos, por lo que el Virrey de Guadalcázar ordenó que "se les quitase un rumbo para que se sobreaguasen", desde que, por hallarse en paraje de escasa profundidad, resultaba factible inundarlas parcialmente, evitando su destrucción total por incendio con la esperanza de reflotarlas después.

La mencionada disposición virreinal concitó protestas generales de parte de armadores y patrones, alegando que la mayoría de las naves se hallaban aún lastradas y sería necesario quitarles primero dicho peso, porque siendo viejas no aguantarían el agua adicional y se quebrarían. Finalmente se resolvió que los dueños tomasen la defensa de cada barco por su cuenta, proporcionándoseles mosquetes, pólvora y municiones, sin que ellos hicieran mucho caso a tal providencia.

La ayuda oficial no pudo llegar más allá sino a disponer que los únicos dos pataches utilizables, el *Almirante* bajo el mando de D. Ordoño de Aguirre y el otro a órdenes del Capitán Zamudio, con cuarenta y treinta y cinco mosqueteros respectivamente y ocho pequeñas piezas de artillería cada uno, entre sacres y medios pedreros, se colocaran a ambos lados de los buques mercantes y los defendieran si se producía el temido ataque¹⁰.

Efectivamente se produjo éste al mediar la noche, introduciéndose las lanchas holandesas en dirección al fondeadero de las naves mercantes mientras se amparaban primero tras el casco del galeón *Jesús María* que se hallaba de través, para luego aparecer súbitamente y arrojar a bordo de cada una antorchas incendiarias y otros artificios. El colosal incendio que se produjo hizo que los pataches, incluyendo al *Almirante* con Ordoño de Aguirre, buscaran ponerse a buen recaudo de las llamas y se acercaran al fuerte Covadonga. Asimismo los artilleros de las planchadas flotantes

y los de la Capitana *Nuestra Señora de Loreto* (inhábil para navegar y sólo con parte de sus cañones, pues los restantes habíanse repartido entre los tres fuertes), se alejaron tierra adentro; el duelo de mosquetería entre las tropas defensoras y los atacantes se generalizó, puesto que las lanchas holandesas se acercaron mucho a la costa para alcanzar a sus presas e incendiarlas mientras disparaban sin cesar. El tronar de arcabuces de ambas partes se mezcló también con el de mosquetes y con el de la artillería cada vez que esta pudo utilizarse del lado chalaco, desde que los cañones que portaban las lanchas holandesas no tenían limitaciones para hacer fuego. Así fue como el patache *Almirante* y la planchada que mandaba el tesorero D. Pedro de Vergaza, alcanzaron algunos tiros acertados entre la medianoche y el amanecer del día 12 de mayo.

Los cálculos de los marinos atacantes concordaron a la larga con el testimonio español. Escribieron los holandeses: "Una vez que los botes hubieron cumplido con su ataque, regresaron hacia los barcos después de haber prendido fuego, de acuerdo con nuestros cálculos, a unos treinta o cuarenta barcos enemigos, entre los cuales se encontraban varios barcos grandes y algunos con artillería a bordo; pero después de la retirada de los nuestros, los españoles con la ayuda de los esclavos e indios, dominaron el fuego en algunos de los barcos. Antes del amanecer, nueve navíos españoles todavía ardiendo se fueron al garete alejándose de la costa. Para evitarlos levamos anclas y nos acercamos a la isla"¹¹.

Como dijimos arriba, refiriéndose a este ataque incendiario de los holandeses el informe del Fiscal de la Real Audiencia, D. Luis Henríquez, fue conteste: "...andaban discurriendo entre las naves —escribió dicho licenciado— con gran diligencia y pegando fuego con que se hizo la noche día". "Y fuese retirando el enemigo dejando fuego en nueve naves sin remedio. En las demás fue poco o ninguno el daño"¹².

Pasada una semana larga de aquel lamentable suceso, el día 22 de mayo de 1624 la flota atacante avistó otra nave procedente del Norte y navegando en demanda del Callao. No obstante que se le alertó desde tierra sobre el peligro que la acechaba mediante dos disparos de aviso siendo el segundo de ellos hecho por una culebrina real, el barco mercante luego de virar mar afuera, tornó a enmendar su rumbo y —considerando su maestre que se trataba de un juego de luminarias— se adentró ciegamente entre las naves bloqueadoras siendo capturado por la tripulación del *Hoop* empleando sus lanchas. Aquella nave era el *San Ambrosio* que venía desde Guayaquil cargada con maderas pertenecientes al constructor naval D. Joseph de Castro. Habiendo caído así en manos de sus contrarios, éstos "supieron dellos la fábrica de Guayaquil y las pocas fuerzas de aquella ciudad, con lo que tubieron motivo y resolución de ynvíar a quemar la ciudad y fábricas" (sic.)¹³.

Los anteriores fueron, a grandes rasgos, los primeros y principales ataques holandeses durante los 98 días del bloqueo.

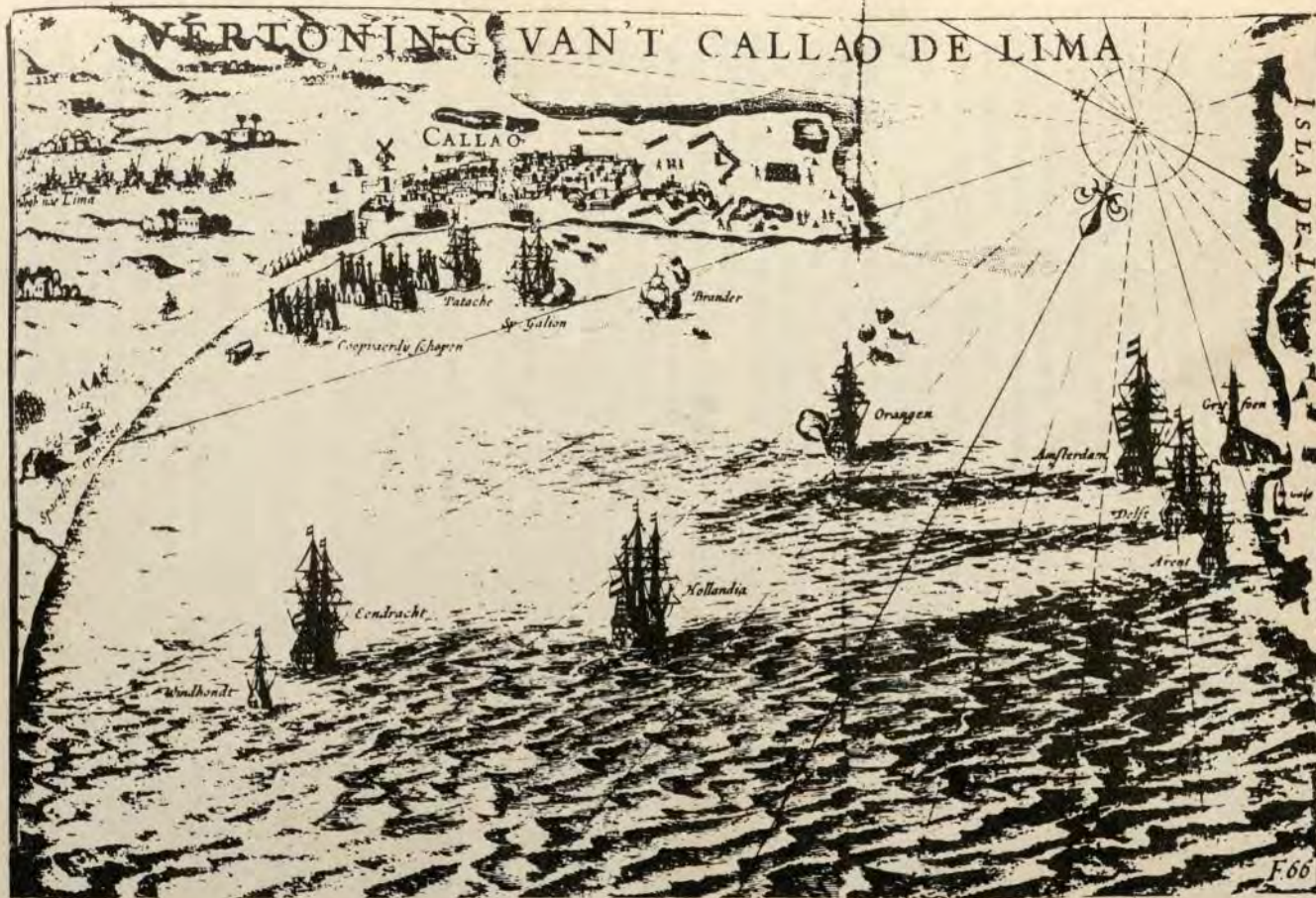
FALLECIMIENTO DEL ALMIRANTE L'HERMITE

En la mañana del 2 de junio de 1624 murió el Almirante de la Armada Nassauense, Jacques L'Hermite, luego de una larga enfermedad que se inició al dejar las costas africanas de Sierra Leona, haciendo presa de su organismo y debilitándolo paulatinamente hasta quebrantar por completo su salud y producir su deceso. Su principal padecimiento fueron las "cámaras" (mal disentérico), con flujos estomacales sanguinolentos cuyas secuelas le habían hecho perder durante los últimos meses toda la fuerza en sus extremidades, hinchándole las piernas a punto tal de impedirle abandonar su lecho. Ya a bordo de sus buques dicha enfermedad, consecuencia directa de las aguadas que habían venido haciendo sus barcos en pozos infectados de bacilos, produjo muchas bajas y tenía afectados a otros tantos soldados y marinos, algunos de los cuales hallábanse postrados en los sollados y muy cerca también de la muerte.

Según las declaraciones prestadas a los españoles por algunos prisioneros que hicieron a los holandeses —como el germano Carsten Caritens, de Hamburgo, y los griegos Juan y Antonio Nicola— el Almirante L'Hermite era hombre cuya edad fluctuaba entre los 45 a 50 años, con mucho ascendiente entre los suyos debido a su vasta experiencia en la mar y en la India Oriental, siendo casado en Amsterdam¹⁴.

El Vice-Almirante Ghem Huigen Schapendam que asumió el comando al morir su jefe, ordenó que la insignia de éste continuara izada a bordo del *Amsterdam* para evitar que los nuestros se enterasen de su fallecimiento. Al día siguiente, 3 de junio, el cadáver fue conducido por los capitanes, acompañados por el Vice-Almirante y los oficiales de la flota a la isla de San Lorenzo con todos los honores y precedido por tres destacamentos de marineros que dispararon cinco salvas de mosquetes cada uno. Se le sepultó pues en tierra del Perú, mientras que el *Amsterdam* disparaba 9 cañonazos, el *Delft* 7 y el *Orange* 5 (total: 21 disparos). El resto de barcos efectuaron salvas de 3 tiros cada uno, mientras se mantenían izadas diversas banderas en las naves españolas capturadas para hacer creer a los de tierra que se festejaba el haberlas conquistado. La estratagema surtió su efecto, pues recién el 13 de junio se enteraron de la verdad.

Posteriormente, después del 14 de agosto de 1624, día en que las naves holandesas zarparían del Callao sin haber recibido la flota de refuerzo que solicitaron con anterioridad y estaban esperando,



La flota holandesa (Nassauense) del Almirante L' Hermite se presenta frente al Callao el 9 de mayo de 1624.
Faltan por arribar el Mauritius y el Hoop para completarla. (Grabado de la época).

los españoles enviaron una partida a reconocer la isla de San Lorenzo, verificar lo que en ella habían dejado los enemigos y poder, con los indicios que lograsen acopiar, conocer algo acerca de las intenciones futuras de los marinos nassauenses. Un folleto que sobre el asunto se imprimió en España en 1625, nos suministra —con algo más de detalle— la misma versión que envió a Su Majestad el Fiscal D. Luis Henríquez, fechada en Los Reyes (Lima) el 9 de setiembre de 1624. El informante del monarca decía así:

"Allaronse en esta ysla el cuerpo de Jaque Extremit (sic.) y de un predicante en cajon envueltos en sabanas de Olanda. Los quales quemaron los soldados"¹⁵.

En cambio, el folleto arriba mencionado rezaba como sigue:

"Hallaron en ellas sesenta cuerpos muertos enterrados y entre ellos el del General Jaques Tremitt [Jacques L'Hermite] metido en una caxa, y un ministro de su prédica. Algunos curiosos quemaron este cuerpo en una hoguera, y de allí dos días el del General, porque le dexaron a muy mal cobro"¹⁶.

Estas dos referencias españolas de la época no precisan un punto de suma importancia: la identificación del cadáver del Almirante L'Hermite.

De otro lado, en las fuentes holandesas que aún se conservan y que son originales, esto es en el "Diario de Navegación de la Armada Nassauense", Amsterdam 1631, Tercera Edición [publicación del historiador holandés W. Voorbeytel Cannenburg], así como en el "Diario de Navegación de Witte Cornelisz" [escrito a bordo del *Delft*, existente en el Archivo del Estado, Holanda], "...no se menciona la muerte de ningún predicante, y al contrario se detalla minuciosamente la muerte de los miembros caídos de la tripulación"¹⁷.

Mientras acontecía todo lo anterior los holandeses, reforzados con las naves capturadas, enviaron a Guayaquil y Pisco dos divisiones de barcos con algo de artillería y dotaciones apropiadas para continuar su misión, sin levantar el bloqueo del Callao ni intentar otro desembarco inmediato en el puerto.

LA JUNTA DE GUERRA: ASESORIA EN LA DEFENSA

El sacerdote dominico, Fray Andrés de Lisón, en carta dirigida al Rey escribía en 1624 lo siguiente: "El Virrey no entiende de guerra, porque no se ha criado en ella: los consejeros menos, y lo peor es que no dan las personas a los oficios sino los oficios a las personas, con que acuden a sus paniaguados, a costa de S.M."¹⁸.

Sin embargo, pese a los conceptos exteriorizados en el párrafo precedente, tanto de parte del de Guadalcazar como de la de su sobrino D. Luis Fernández de Córdoba, quien a la sazón era Ge-

neral de la Armada y se hallaba encargado de la defensa, hubo mucha actividad, disposición para combatir y deseo de tomar las medidas más acertadas para oponerse al enemigo eficazmente. Verdad es que los medios de que disponían resultaban muy pobres en materia naval, desde que la Capitana *Nuestra Señora de Loreto* hallábase incapacitada para navegar, con sólo parte de sus cañones —pues los demás habíansele sacado para reforzar los fuertes de tierra— aforrada por fuera con cueros de vaca crudos y flotando amarrada dentro de “un foso de *posavergas*, de forma que no pudiese ningún barco ni lancha llegar de golpe a los costados, proa ni popa de la nabe”¹⁹.

De otro lado se contaba únicamente con dos pataches artillados, algunas lanchas improvisadas, unas pocas planchadas flotantes y provistas de otras tantas piezas de fuego ligeras, siendo materialmente imposible armar barcos mercantes para ofender activamente a la flota bloqueadora. Es necesario considerar que la Armadilla Virreinal que zarpó rumbo a Panamá acarreando la plata del Rey y particulares, lo había hecho con fecha 3 de mayo y no retornaría hasta después que hiciera su descarga y pasara el peligro holandés.

En cambio las tropas que se encontraban en tierra eran abundantes, conformadas por gente a caballo y numerosos infantes, todos provistos de arcabuces, mosquetes, lanzas, picas y armas blancas en general, apostados en los lugares más estratégicos y con órdenes concisas de acudir en ayuda de los grupos que los necesitasen cuando llegara el caso. La vigilia era continua.

Tanto el Virrey como sus principales colaboradores —a raíz de las declaraciones de varios enemigos hechos prisioneros— estaban enterados de que a bordo de las naves holandesas existían bastantes enfermos, en su mayoría a causa del agua dulce que se veían obligados a ingerir, por hallarse infectada, casi hedionda y ser el agente directo que les provocaba las terribles “cámaras” estomacales, con flujo sanguinolento intestinal y la consiguiente postración física y anímica. De allí la permanente vigilancia establecida en tierra, de día y de noche sin desmayar, ante la inminente seguridad de que el enemigo tendría que intentar desembarcos para proveerse del agua fresca que le era imposible de hallar en la isla San Lorenzo.

En la tarde del día 6 de junio de 1624 luego de haberse efectuado en el Callao la celebración de Corpus Christie, el *Delft* largó velas y puso proa hacia el puerto. Casi al unísono la nave *Gala Gala* —que hacía poco había caído en poder de los marinos holandeses— soltó amarras y enrumbó primero a La Punta, tornando luego en dirección a la Capitana *Nuestra Señora de Loreto* con dudosas in-

tenciones. El ardid de la sota almiranta *Oranje* [u *Orangie*, como también registraron su nombre] al efectuar algunos disparos simulando tratar de detener a la *Gala Gala*, hizo que la Capitana española respondiera con sus cañones e impactara en ella a través de su popa. Estando cercano el brulote —que no era otra cosa, pues hallábase repleto de pólvora— sus tripulantes holandeses prendieron fuego y escaparon en una lancha abarloada para este efecto. A eso de las siete y media de la noche, incendiada la *Gala Gala* y habiendo derivado con el viento a una legua al norte del puerto, hacia Bocanegra, explotó con tan formidable estruendo que en Lima produjo gran pánico su estallido, observándose una colosal llamarada difícil de imaginar.

Sin embargo, y teniendo en cuenta la distancia del puerto en el momento del estampido, no hubo daños materiales que lamentar ya que ocurrió en las proximidades de la desembocadura del río Rímac, lejos de lugares poblados y de naves que podrían haber resultado dañadas o hundidas.

Este fallido ataque del brulote y la peligrosidad que en sí representó el frustrado intento, incentivaron al Virrey a planificar con más cuidado la acción a tomarse, abandonando la improvisación que hasta ese momento se había tenido en mente a medida que se presentaba el riesgo del ataque.

Para ello, el de Guadalcázar convocó una Junta de Guerra.

Así fue cómo en el Callao, el 12 de junio de 1624, se reunieron con el Virrey el Oidor de la Real Audiencia de Lima y Auditor General de la Guerra, Dr. D. Francisco de Alfaro; los Fiscales de Su Majestad, Licenciados D. Luis Henríquez y D. Martín López de Yturgoyen; el Factor Juez Oficial de la Real Hacienda, D. Christoval de Ulloa; los Generales, D. Luis de Córdova y D. Fernando de Castro, así como D. Ordoño de Aguirre, D. Enrique de Castillo, D. Diego de Roxas, el Almirante General D. Juan de Leoz Plaza, el Maestre de Campo D. Gregorio Rico, el Teniente de Maestre de Campo General D. Isidro Coronado y el Sargento Mayor D. Pedro de Salinas, oficiando de Escribano y dando fe de todo lo tratado, D. Francisco Flores, quien actuó como Secretario.

En dicha Junta de Guerra, y por orden del Virrey, se leyeron las opiniones —vertidas tanto oralmente como por escrito— de los Ministros de S.M. y de otras diversas personas prácticas en tales asuntos, que habíanse reunido el día 9 de junio para dar a conocer sus pareceres sobre el tipo de guerra que debía ejecutarse contra los bloqueadores holandeses. También se enteró a la Junta de Guerra acerca de cuán fuerte era el enemigo, a través de un informe escrito por el Hermano Juan Bautista Exidiano de la Compañía de Jesús, quien había interrogado al prisionero alemán, Carsten Carstens (natural de Hamburgo, al servicio de Holanda) y registrado sus respuestas.

"Y tras los dichos pareceres mando S.E. leer una certificación de Nicolás de Retana, Contador de las Reales Armadas, y libros del sueldo de la gente de mar y guerra de este puerto, que así mismo queda en estos autos, por donde consta que en la muestra que se tomó a 2 de Junio de este año a las compañías pagadas hubo en ella 1083 soldados con 286 arcabuces, 709 mosquetes, y 43 picas, y que en otra muestra que en 4 de dicho mes y año se tomó a la gente del batallón de Lima, y de este Puerto, hubo 1,306 soldados, con 811 arcabuces, 197 mosquetes, 46 chuzos, y 252 picas; y luego se leyó un memorial, y arvitrio que dió a S.E. Basilio de Vargas, en razón de infestar al enemigo, que asimismo queda original en estos autos"²⁰.

Después de un largo debate respecto de los diversos pareceres, se concluyó que ellos se dividían en dos opiniones concretas:

Una, para que se armaran algunos navíos mercantes de los que se hallaban en el Callao así como varias lanchas, embarcando —fue-
ra de los miembros de sus dotaciones— unos 1,500 soldados adicionales. Para artillarlos se usarían las piezas sacadas al galeón *Jesús María* y otras que hubiera disponibles. A esta Armadilla se le añadiría la Capitana *Nuestra Señora de Loreto*, así como los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco*, todos en son de mar y guerra, para salir, en conjunto y antes de que retornasen las otras 6 naves enviadas por los holandeses a Guayaquil y Pisco, a desalojar al enemigo y echarle del puerto.

Otra, que fue sin duda la opinión mejor sustentada y abundante en detalles esclarecedores, se inclinó porque S.E., el Virrey de Montecclaros, procurase guardar y defender la tierra para que el enemigo no lograra desembarcar gente en ella, sin tratar de que se intentara hacer nada contra él por mar teniendo en cuenta su superioridad de fuerzas.

Deseando la Junta de Guerra acertar en asunto tan grave e importante, la reunión aquella prolongóse largamente hasta llegar a establecer conclusiones unánimes. Basándonos en el acta respectiva —cuya copia facsimilar tenemos a la vista y se halla también en el Museo Naval del Perú, "Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía"— podemos extractar y resumir las siguientes:

- a) Que las naos de particulares que había en el puerto, ni se prestaban para "hacerlas de Armada" ni existía suficiente artillería con qué dotarlas.
- b) Que refiriéndose concretamente a esta última, la que se sacó del galeón *Jesús María* hallábase repartida como se dirá: 6 piezas en la Capitana *Nuestra Señora de Loreto*; 4, en el fuerte de "Santiago de Guadalcázar"; 2 que se llevaron para el fuerte de la ciudad de Arica; 10 que estaban en algunas planchadas y repartidas por la playa del

puerto; 4, que se montaron en el patache *San Francisco*; otras 4 que se llevó el galeón *San Felipe y Santiago* que fue como Almiranta a Panamá, además de las 16 que solía llevar y para estar bien armado, según una memoria "firmada por el Capitán de la Artillería de este Reyno", Domingo de Loayza, a "12 de junio de este año, que queda en estos autos"²¹.

- c) Que no había ninguna otra artillería disponible para poder armar barcos mercantes.
- d) Que la infantería pagada era escasa en número, siendo la que constituía el batallón compuesta por hombres desentrenados en asuntos de milicia e improvisados, desde que originalmente se desempeñaban en diferentes oficios.
- e) Que no habían más marineros que los que en dicha fecha se hallaban al servicio de Su Majestad, faltando aún gente para completar las tripulaciones de las lanchas, pese a habérseles ofrecido pagas adelantadas.

Finalmente todos los miembros de la Junta fueron del parecer de recomendar al Virrey que se decidiera por *defender la tierra*, y que Su Excelencia se sirviera proceder en esto, "de la misma forma y manera que hasta aquí lo ha hecho, pues la experiencia ha mostrado en las tres facciones que el enemigo ha intentado: de echar gente en tierra, quemar las Naos del trato que están en este Puerto, y la máquina de fuegos que embio contra la Capitana Real, quan conveniente y acertado es ir por este camino, habiendo salido de todas tan mal el enemigo como se ha visto, y nosotros con tan buen suceso..., que de presente no se padece incomodidad tan considerable, que obligue á otra resolución, y el enemigo es cierto que ha de ir consumiendo sus bastimentos y gente, y enflaqueciendo cada dia mas sus fuerzas, sin tener de donde valerse, por la dificultad de ser socorrido, causas que precisamente le han de hacer salir de estas costas, y todo lo dicho se consigue con la tolerancia, buena consideración y modo con que hasta ahora se ha procedido, y ba procediendo en este negocio"²².

LOS TRABAJOS PARA DEFENDER LA TIERRA

Habiéndose abandonado la idea de valerse del mar para retomar la iniciativa contra los holandeses, los esfuerzos se concentraron en preparar la defensa en forma adecuada, extensa y lo más segura posible contra cualquier desembarco enemigo.

Así la trinchera que se había venido haciendo desde el fuerte de Santiago de Guadalcázar hasta alcanzar la llamada Mar Brava, se hubo de continuar paralelamente a la costa y hacia el Sur, procu-

rándose acelerar la obra hasta terminar los 9 lienzos de extensión (lienzo: tramo amurallado entre baluartes).

Igualmente se dispuso y emprendió la construcción de otra línea similar de defensa, pero partiendo del fuerte Santiago de Guadalcázar hacia el otro lado del puerto, llegando hasta la cruz y primeras casas de él. Otra recomendación de la Junta de Guerra fue que si después se juzgase necesario prolongarla más —para defender mejor la Plaza de Armas del Callao— se dejaba aquello a voluntad y mandato de S.E. el Virrey, para que en tal sentido hiciese lo que mejor le pareciera y fuese a su juicio de mayor conveniencia.

También se sugirió que no se quitase a la gente de infantería y a los artilleros que servían las piezas entre la Mar Brava y La Punta, hasta que no retornasen los barcos que los holandeses habían enviado a Guayaquil y Pisco. Se pensó que a la llegada de dichas naves se conocería concretamente el designio de los enemigos, a consecuencia de lo cual se tomarían las medidas más prudentes y adecuadas para oponérsele como conviniese, sin perder reputación, cosa que preocupaba sobremanera a los españoles bloqueados.

Otra medida que se recomendó fue la de aumentar las barracas ya existentes para el alojamiento de los soldados "...porque vea dicho enemigo quan de propósito y con comodidad tomamos la defensa, y que porque la tenga mayor nuestra gente, se le continúe el socorro que cada día le ha mandado dar S.E. sin hacer novedades, aunque el General Dn. Henrique de Castrillo, que lo es de la cavallería, representó á S.E. en dicha junta que hera corto el que se sirvió de señalar á los hombres de acavallo" (sic.)²³.

Pese a que la mayor atención se concentró en los preparativos para fortalecer las defensas terrestres, no se olvidó sin embargo por completo a las embarcaciones menores como elementos de ayuda, movilidad y ataques furtivos. Se puso el mayor empeño en que se terminaran de construir dos lanchas que se hallaban en astilleros, añadiéndoles otras dos —proyectadas por el Factor, D. Christoval de Ulloa— para ser hechas a la brevedad. La Junta opinó que con estas embarcaciones, cuatro chinchorros que ya existían y una galeotilla, podría ofenderse a las lanchas enemigas y acudir en socorro de embarcaciones propias, ya que no se contaba con navíos de armada. Se mandó hacer 12 esmeriles para todas ellas (piezas de artillería algo mayores que los falconetes), calculando acabarlas en 20 días.

La determinación más importante que se tomó en aquella oportunidad fue la que, a la postre, rendiría el mejor resultado gracias al sesgo que habían tomado los acontecimientos para los marinos holandeses, que fuertes materialmente, bien armados y teniendo repletas sus naves con pertrechos de guerra, carecían de un

elemento vital e imprescindible para poder llevar adelante su propósito: el agua potable.

La Junta de Guerra recomendó que, con diligente cuidado, se es torbara e impidiera al enemigo hacer aguada desde Surco hasta el río de Carabayllo. Sus miembros consideraron que este era el camino más breve y seguro para desalojarlo, obligándolo de aquella manera a buscar el agua muy a sotavento del puerto y a gran distancia, lo que le impediría después encontrar vientos favorables para volver a él²⁴.

EL ARSENAL HOLANDES: RECURSOS ADICIONALES

Se sabe a través de las declaraciones tomadas a algunos prisioneros que se hicieron en el Callao a la flota holandesa —entre cuyos tripulantes habían alemanes, griegos, ingleses y contratados de otras nacionalidades— que el arsenal de armamento, pólvora y municiones que los barcos nassauenses trajeron era realmente impresionante. En el caso de la *Amsterdam*, por ejemplo, dicho buque hallábase artillado con 40 piezas: 12 de bronce (comprendiendo 2 culebrinas reales de 48 libras de bala), siendo las restantes de hierro colado, para disparar proyectiles de 10, 12 y 14 libras. En lo referente a su armamento menor, traía a su bordo arcabuces y mosquetes en número tres veces mayor que el de los hombres integrantes de su dotación.

El *Delft* (nave Almiranta) y el *Oranje* (sota Almiranta), se hallaban artilladas en igual forma, llevando la misma cantidad de piezas de fuego. La *Hollandia* traía 38 cañones, entre medias culebrinas de bronce y otras de hierro colado, de 18, 24 libras y de a 8 las más pequeñas, incluyendo también 2 cañoncitos de campaña de 4 libras de bala y 5 varas de largo.

Las siete naves restantes estaban armadas con 24 cañones cada una, cuyos calibres eran de 8, 16 y 24 libras, siendo 10 de aquellas piezas fundidas en bronce.

Fuera de la artillería referida, tenían en chatas 10, 12 y 14 piezas de hierro colado; como lastre adicional de las naves poseían también 24 piezas de campaña fundidas en bronce, con sus carretones armados para utilizarlas en tierra; otras 2 del mismo tipo para ser montadas cuando se necesitase y un número regular de pequeños cañones pedreros.

En lo que a pólvora se refería, todos los barcos holandeses la trajeron en gran cantidad. Para dar una idea general, las naos mayores habían embarcado al zarpar 250 y 300 barriles de ella en cada una, los mismos que contenían un quintal por unidad. Citamos estos pormenores, para añadir argumentos acerca del indudable designio holandés encaminado a conquistar el Perú. En una de las declaraciones de prisioneros que hemos examinado, el interrogado

que era tudesco y artillero de profesión dijo "que venian á donde avía Negros, Mulatos, é Yndios, y echaban fama que los venian a dár libertad"²⁵.

Los *certificados de manumisión* que trajeron consigo los holandeses fueron muchísimos. Además de estos documentos, los barcos habían cargado gran cantidad de herramientas para acampar, como azadones, picos, etc., así como algunos recursos adicionales e ingeniosos, para combatir a las fuerzas de tierra, y, especialmente, a las de caballería: "unas puas en mucha cantidad, *para clabar la cavalleria* poniéndolas por el suelo derramadas, fixas en un madero en triángulo, de manera que siempre una pua queda levantada, y otro artificio en un palo de bara de alto para *dejarretar la caballeria*".

Sus piqueros poseían medias picas y picas enteras, petos sin espaldar y morriones y... "trahen unas *bolas como granadas* de yerro que dándole fuego se abren y disparan como dardos y balas de mosquetes, y que cada nao trahe una *armazón de madera para que les sirba de trinchera*, y que embarcaron bastimentos para 30 meses de Navegación"²⁶.

La esperanza holandesa de seguir sin tropiezos los proyectos que traían en mente no se cristalizó. Indudablemente que la decidida defensa de la tierra, las enfermedades que venían azotando a los atacantes, las precauciones virreinales para controlar a los esclavos (dos compañías los vigilaban continuamente y los negros no podían tener consigo armas blancas) y la ausencia de los refuerzos que esperaban de Holanda, fueron factores que coadyuvaron a frustrar sus intentos invasores.

OTRAS OFENSIVAS PICHILINGUES

Las tripulaciones de los barcos holandeses que más de una vez incursionaron sobre las colonias españolas en América, se hallaban integradas generalmente por hombres de diversas nacionalidades. Fuera del núcleo principalmente constituido por gente de origen neerlandés, había entre ellos tudescos, griegos, franceses, flamencos, etc., reclutados o prisioneros que —sin tener definida voluntad para aquel tipo de empresas, pero dejándose guiar por los demás— las acometían siguiendo la corriente y no obstante el peligro que representaban. Para referirse a este conjunto abigarrado de individuos que luchaban al amparo de la bandera holandesa, los españoles utilizaron un mote: "*pichilingües*".

Como ya en el capítulo III de este mismo libro se trató el tema referido a las diferentes agrupaciones de hombres que amenazaron nuestro mar, añadimos aquí el concepto arriba mencionado de "*pichilingües*", para diferenciarlo del de corsarios, piratas, bucaneros, filibusteros, que encajaban dentro del género al cual,

los holandeses en reciprocidad, bautizaron con el término un tanto difuso de "*ze rovers*" (ladrones de mar).

Mientras el grueso de la fuerza naval holandesa bloqueaba el Callao, recordemos que se enviaron dos divisiones de barcos, hacia el norte una y hacia el sur la otra, con el objeto de hostigar Guayaquil y Pisco respectivamente, para ir minando el poder español.

La menor, integrada por 2 navíos solamente, fue la que viajó hacia Guayaquil con el fin de incendiar la ciudad y destruir el astillero. Habiendo zarpado del Callao mar afuera para alcanzar vientos propicios, sobrándose en sus derrotas llegaron casi hasta Pisco y tuvieron que enmendar proas hacia el Callao, para luego seguir al puerto guayaquileño barloventeando.

Pese a que el Virrey de Guadalcázar había despachado prontamente un correo al Corregidor, D. Diego de Portugal, la noticia —que le llegó el 26 de mayo de 1624— no fue tomada con la premura que el caso requería, limitándose el receptor a colocar un vigía en la desembocadura del Guayas, para que le avisara con oportunidad cuando avistara las velas enemigas. Los holandeses, pese a su demora inicial, arribaron con más presteza que la supuesta reconociendo desde lejos la isla de Puná, enrumbando hacia la ría y capturando al centinela para que les sirviera de práctico; esta acción la llevaron a cabo mediante el empleo de lanchas artilladas y provistas de gente armada, mientras que sus barcos —que eran el *Mauritius* y el *Hoop*— quedaban fondeados en el puerto de Puná desde el 2 de junio que fue la fecha de su arribo²⁷.

Así, utilizando sus embarcaciones menores de desembarco, ingresaron a Guayaquil surcando el río sorpresivamente, alcanzaron la rada en fecha 6 de junio y capturaron cuatro navíos mercantes con toda su carga, que incluía 100 quintales de bizcocho de mar tan necesitado por los holandeses. Pusieronles fuego después sin llegar a quemar las jarcias del barco que acarreaba las citadas provisiones, repuestos que al parecer les vinieron muy a propósito.

Ante la alarma que la entrada de los holandeses produjo, todos los vecinos de Guayaquil comenzaron a trasladar a sus familias y caudales a sus estancias. El Corregidor, D. Diego de Portugal, alcanzó también a retirar del puerto el oro y la plata de Su Majestad y de particulares poniéndolos a buen recaudo. Muchas dificultades tuvo sin embargo para realizar tal labor debido a que no fue obedecido por los vecinos más poderosos del puerto, los hermanos Toribio y Joseph de Castro (constructores navales), así como sus yernos, D. Manuel Téllez de Berganza y D. Antonio Salinas, quienes más importancia le dieron al traslado de sus bienes y haciendas con sus esclavos y embarcaciones, que a la construcción de trincheras y defensas comunes ordenadas por el Corregidor. No

obstante dichos tropiezos, alistóse con regular adecuación la defensa de la tierra.

De fuentes holandesas sabemos que el ataque a Guayaquil fue dirigido por el Capitán Engelbert Schutte. El mando de la división constituida por el *Mauritius* y el *Hoop* recaía en el Vicealmirante (después de la muerte de L'Hermite), D. Jan Willemasz Verschoor.

Más tarde este último informaría por escrito: "...cuando se hizo la toma del pueblo, se encontraron cerca de 100 españoles y por otra parte se tomaron 17 cautivos *que fueron atados y echados a la mar en la rada de Puná porque el enemigo había disparado con munición falsa*".

Al parecer —y según lo opinado por el historiador holandés, Voorbeytel Cannenburg— es probable que la "munición falsa" a que se refiere el informe habría estado conformada por pedazos desperejados de piedras o acero, posiblemente envenenados. De la misma fuente se sabe que Verschoor (o mejor, el Capitán Schutte quien dirigió el ataque) "encontró un pueblo con fortalezas muy buenas del enemigo, ocupado por una gran guarnición, y que durante el desembarco fueron muertos 35 de sus hombres"²⁸.

De fuentes españolas (a través del tantas veces citado Informe del Fiscal D. Luis Henríquez a Su Majestad), pueden adicionarse algunos otros detalles sobre el mismo hecho y referentes al enemigo holandés: "... con siete lanchas comenzó a subir el capitán Escobenat [Jan Willemsz Verschoor o el Capitán Engelbert Schutte], que hera la tercera persona de toda la armada y la cabeza de la nave *Oranje*. Y se abia pasado a la *Mauricia* para esta ympresa con dos compañías de ochenta ynfantes, mosqueteros y con marineros y artilleros. Llebaba en todos 230 hombres armados. Y a las primeras ruciadas (sic.) le desocuparon las trincheras y dieron paso. Con que a su salvo entró en la ciudad y quemó las dos partes y la fábrica del galeón, que se a referido. Y se bolvió dejando onze muertos de los nuestros, gente no conocida, y de los suios entre soldados y marineros mas de 50 según la relación de Julián Bulas, francés, que se hallo presente...". Hay una diferencia en las bajas que ambos consignan.

Respecto de las represalias holandesas contra los infortunados 17 prisioneros españoles, el Fiscal Henríquez les atribuye otro origen. Informó al Rey que habiendo entrado a Guayaquil las lanchas enemigas en 6 de junio, ese mismo día se volvieron a regresar con tres embarcaciones menos que se llevó la corriente del río y el reflujo del mar se encargó de varar, habiendo perdido algún armamento.

Como los españoles "hicieron justicia con los cuerpos muertos, poniéndolos en orcas", el jefe atacante irritóse sobremanera "y echó a la mar diez y siete españoles bibos, atados por las espal-

das, los unos a los otros. Y dieron de puñaladas a un religioso de la nuestra cura de aquella ysla que se avia retirado quatro leguas la tierra adentro, enfermo”.

La división de barcos holandeses que fue a atacar a Pisco resultó la mayor. Sin embargo, y pese a haber logrado desembarcar con poco menos de 200 hombres (192 según los registros del Diario de Navegación de la Armada Nassausense), no alcanzó a cumplir su misión a cabalidad debido a la fuerte resistencia que se le opuso.

Sabemos de fuentes españolas —a través del Informe del Fiscal Henríquez— que el 13 de junio de 1624, durante la octava del Corpus, 4 naves holandesas se hicieron presentes en las aguas del puerto. En vista de las ostensibles trincheras que habíanse levantado para su defensa, los holandeses se retiraron cosa de media legua a barlovento para preparar su desembarco, pero antes de efectuarlo y como según sus cálculos las fuerzas de tierra acusaban un gran incremento y llegaban hasta unos 2,000 hombres de los cuales unos 200 eran de caballería, procedieron a efectuar un bombardeo de ablandamiento con el más pequeño de sus buques [que los españoles apreciaron como un patache], el cual efectuó dieciocho disparos sobre el puerto con muy deficiente puntería, pues sus tiros o pasaron por alto o fueron a morir en el agua sin que lograrse centrar el alcance de sus proyectiles para causar daños.

En realidad la apreciación holandesa fue exagerada. La defensa de Pisco estuvo bajo el mando de D. Diego de Carbajal, quien contaba con 400 infantes, 60 jinetes y un armamento menor de 250 entre arcabuces, mosquetes y escopetas de pedernal, escasa pólvora y mechas. Como los “chasquis” se demoraban aproximadamente un día entre Pisco y Lima para cubrir la distancia de 39 leguas que existía entre ambas, el Virrey de Guadalcázar al ser avisado del inminente ataque holandés, envió a D. Luis de Carbajal (hijo de D. Diego) con una compañía de caballería, socorros de pólvora y municiones y algunos soldados veteranos, llegando este refuerzo a destiempo y cuando ya había pasado el peligro.

El desembarco holandés se llevó a cabo el día 15 de junio, pero como el sitio escogido no resultó el más apropiado debido a la amenaza que representaban las trincheras, bastantes de los enemigos no pudieron evitar que se les mojase la pólvora y municiones. De los 192 hombres que lanzaron a tierra murieron 5, hubo varios heridos, y luego de varar las 2 lanchas que utilizaron para llegar a la costa, asentaron una cabecera de playa para hacerse fuertes en ella. No pudieron evitar que unos 15 ó 16 de sus hombres se pasaran como desertores al campo virreinal, descontentos como se hallaban con la mala alimentación que dábase a bordo, el peligro del agua infectada y las muchas penurias que venían sufriendo.

Del lado peruano y no obstante el fuego de apoyo que los bar-

cos holandeses prestaron a los suyos, tanto el Capitán De Vera Montoya como el Capitán Lerencia, efectuaron algunas cargas de caballería cuando el escuadrón holandés irrumpió en las afueras del pueblo. El fuego de los defensores fue nutrido y la gente peleó con denuedo, obligando al enemigo a retirarse a su trinchera —que habían cavado en la playa— dejando en su camino algunos mosquetes, pólvora y unas pocas armas blancas.

Durante estas escaramuzas los defensores de Pisco tuvieron 4 bajas y algunos heridos, aunque en menor número que el registrado por las fuerzas atacantes. En el Diario de Navegación de la Armada Nassauense (llevado a bordo del *Delft*), fuera de los 5 muertos que arriba se dijo, aparecieron registrados 16 heridos.

Esa misma noche los holandeses acordaron desistir de su empresa, y sin haber logrado hacerse de botín alguno, se embarcaron en sus lanchas de regreso a las unidades mayores, haciéndose éstas a la vela al amanecer con rumbo al Callao sin pena ni gloria. Entre los muertos españoles figuró el Padre Francisco Lego, fraile "descalzo de buena bida que con un Xrifo los animaba"²⁹.

UN CANJE DESECHADO: EJECUCION EN MASA

Mientras la ofensiva holandesa se extendía a Guayaquil y Pisco como se ha visto, en el Callao prodújose un hecho muy lamentado e injusto.

El día 13 de junio de 1624 una lancha del enemigo, en son de parlamento, atravesó las aguas de la rada chalaca con ocho tripulantes y procedió a atracar a la nave española más próxima. El que venía a cargo de dicha gente como cabo de ella era un mozo español de alrededor de 22 años, criado en Sevilla, sumamente ladino, llamado Bartolomé Fermín, quien embarcado en la Armada Nassauense desde hacía algún tiempo (su madre era flamenca), actuaba como secretario del Almirante holandés y se desempeñaba como contador de raciones a bordo de la nave Capitana.

D. Luis Fernández de Córdova fue quien, por orden del Virrey, estableció contacto con dicho individuo y transmitió la propuesta de los bloqueadores al gobernante; se trataba en resumen de un canje de prisioneros: los holandeses querían la remisión de dos tripulantes griegos que se hallaban cautivos de los españoles —que debieron ser Juan y Antonio Nicola, artilleros desertores de la *Hollandia*— ha cambio de treinta prisioneros hispanos que ellos tenían en sus barcos (según el Informe del Fiscal Henríquez)³⁰.

Después de una larga discusión acerca de si, a su vez, aquellos ocho mensajeros debían ser retenidos por los españoles desde que eran de otro credo y por lo tanto traidores a Dios, su Iglesia y a su señor natural, el Rey de España, puesto que todos ellos habían nacido en dicha nación, D. Luis Fernández de Córdova invitó

a Bartolomé Fermín a que se redujese junto con los suyos. Respondióle éste por sí y los demás, que estaban juramentados para servir al Conde Mauricio (De Nassau) hasta morir en la demanda.

Sometidas a votación ambas cuestiones: tanto la de entregar a los prisioneros griegos cuanto la de apresar a los portadores de la propuesta holandesa, decidióse finalmente no entregarles a los cautivos por compasión y arriesgarse a la represalia ya advertida por aquellos mensajeros, de que en el caso de una respuesta negativa los infelices españoles presos la pasarían mal. Asimismo se dejó en libertad a los parlamentarios, amenazándoles que si volvían por dicho u otro motivo cualquiera, serían ahorcados de inmediato.

De allí a dos días, desde el Callao se vio que en la entena del palo mayor de la Almiranta sus tripulantes izaban a bordo del navío holandés, uno a uno, a 21 de aquellos desgraciados españoles ajusticiándolos por ahorcamiento³¹.

Tres días más tarde otra pequeña embarcación holandesa con bandera de paz fue remolcada rada adentro, y pese a los varios disparos que se le hicieron temiendo una traición, la lancha que la traía dejola a la deriva y se volvió hacia la flota. A bordo venían un viejo guácharo que moraba en Guayaquil, un mozo enfermo y una negra vieja. Traían consigo los testamentos de los que habían sido ahorcados, a la par que algunas súplicas de ayuda de otros prisioneros españoles que aún vivían.

FIN DEL BLOQUEO HOLANDES; SUS NECESIDADES DE AGUA

El 14 de agosto de 1624, habiéndose ya reunido con el grueso tanto las naves que enviaron a Guayaquil como las que mandaron sobre el puerto de Pisco, el nuevo Almirante, Ghem Huigen Schapendam, resolvió trasladar la insignia de su mando arriándola de la *Amsterdam* e izándola en la *Delft*, luego de lo cual celebró consejo y reunión con sus comandantes a bordo de la nueva Capitana, para oír sus opiniones y tomar una decisión final, en vista del estado de cosas y la ausencia de los refuerzos que durante tanto tiempo se habían estado esperando inútilmente.

Todos los barcos enemigos se fueron cerrando hacia el cabezo de la isla San Lorenzo, dejando libre la boca del puerto por más de tres leguas —apuntó Henríquez en su Informe al Rey— “y se bio que daban carena y limpiaban sus navíos, encubriéndose los unos a los otros y haciéndose guardia”.

Fue además aquella reunión una ceremonia de reconocimiento para quien oficialmente reemplazaba en el mando en jefe a L'Hermite, intercambiándose numerosos brindis y los tradicionales cañonazos de salvas hechos por todos los buques, cuyo número habíase

aumentado a 15 con las naves apresadas a sus contrarios durante las operaciones efectuadas.

Pese a la bruma existente en el puerto chalaco los atentos españoles pudieron verificar que, a eso del mediodía, los navíos holandeses zarpaban con rumbo al Norte. Merced a los vigías y al servicio de "chasquis", al anochecer fue informado el Virrey que la escuadra holandesa había dado fondo a seis leguas del Callao, en aguas de Ancón y dando frente al Cerro de la Arena.

Temiendo otro desembarco por sorpresa el de Gualdacázar dispuso de inmediato que saliese una compañía de caballería, y con ella, el Ayudante Andrés Sánchez llevando 40 mosqueteros. Considerando escasos tales efectivos, se añadió otra compañía con 100 jinetes, todos al mando de D. Diego de Rojas, amaneciendo totalmente en Ancón tras de haber seguido su marcha a lo largo de la costa.

El servicio de "chasquis" trajo pronto el pedido de D. Diego de Rojas, para que se le enviara más tropas de infantería y algunas piezas de campaña, lo que se hizo, embarcando en lanchas tales refuerzos para desembarcarlos cerca de Ancón. También se mandó por tierra al Capitán D. Juan de Mogrovejo con 40 hombres.

Así las fuerzas españolas pudieron conformar un escuadrón de 400 infantes, contando además con 100 caballos para cargar sobre el enemigo.

Los holandeses que el día 10 habían acordado levantar el bloqueo del Callao y renovar la aguada en el sitio más próximo posible, habiendo zarpado el 14 con rumbo a Ancón, desembarcaron apenas llegados unos 400 mosqueteros y cuatro pequeñas piezas de artillería, procediendo a excavar de inmediato los terrenos cercanos en busca de agua para aprovechar, al mismo tiempo, los fosos y atrincherarse.

Los efectivos virreinales poco a poco fueron acomodándose y cubriendo puestos muy bien defendidos, guareciéndose detrás de numerosas tumbas de aborígenes que allí existían, llegando a emplazar sus cañones de campaña a cierta altura y con ventaja sobre los holandeses desde que éstos se hallaban en terrenos rasos y guarecidos en sus trincheras, a casi dos cuadras de cien varas de distancia cada una.

No obstante todos esos preparativos fueron sólo de estrategia defensiva y no llegó a producirse el combate, pese a que hubo un reconocimiento mutuo hecho como prevención. Después de haber excavado pozos durante dos días y medio y encontrado únicamente agua salobre, los marinos neerlandeses se retiraron organizada y pacíficamente a las embarcaciones menores que habían usado para desembarcar, tornando con su armamento y todos los demás pertrechos a bordo de sus buques y reembarcándose.

Recién iniciada la segunda quincena de agosto de 1624 (probablemente el 17, en la tarde), zarparon los 15 barcos con los que ya contaba la flota holandesa bajo el mando del Almirante Ghem Huigen Schapendam, dejando las costas del Perú definitivamente, luego de una larga pero infructuosa permanencia que abarcó un centenar de días.

Después de pasar felizmente el Cabo de Hornos, barajando el litoral hacia el norte y pasando frente al Brasil, los holandeses se apoderaron por asalto de la ciudad Bahía de todos Santos en donde se hicieron fuertes. Habiendo sido recuperada dicha plaza al año siguiente por D. Fadrique de Toledo, Huigen Schapendam dejó los mares americanos con los barcos de que disponía y retornó a Amsterdam³².

GUADALCAZAR: OTROS HECHOS DE SU GOBIERNO

El Virrey D. Diego Fernández de Córdoba, primer Marqués de Guadalcázar, merced a su anterior experiencia gubernamental en México y a sus personales dotes supo hacer frente con éxito a varios otros problemas y resolverlos en forma que satisfizo plenamente a la Corona.

Pasado el peligro que constituyó el bloqueo del Callao por la Escuadra Nassausense, los ataques a Pisco y Guayaquil así como la frustración de aquella empresa financiada por el Conde Mauricio de Nassau y algunos mercaderes holandeses, el de Guadalcázar recibió un pedido de su Rey para que se le enviase un donativo a España, graciosamente otorgado por sus súbditos y para ayudar a soportar la difícil situación económica peninsular. Ya se ha visto en páginas anteriores que aquellos pedidos no eran nuevos, desde que el estado hacendario de la Metrópoli atravesaba continuamente por crisis debidas a los gastos de guerra y a los despilfarros presupuestales.

El Virrey del Perú dióse muy buena maña para satisfacer a Su Majestad, llegando a enviarle en seis armadas un total de 6.055,431 pesos, a tenor de lo registrado por el contador López de Caravantes, "y aunque el Perú no se encontraba en la mejor situación económica, logró que el donativo llegase a 668,000 pesos"³³.

No obstante el citado esfuerzo la situación del Virreinato en este renglón dejaba bastante que desear y no era todo lo bonanable que podía suponerse. A los crecidísimos gastos administrativos del gobierno se añadió la disminución en la producción de azogue en Huancavelica —que en el año más favorable de 1626, habíase reducido a 3,600 quintales— los gastos destinados a imponer orden interno con motivo de las continuas luchas entre "vicuñas" y "vascongados", las crecidas importaciones superfluas y otros

varios renglones. Además, la reanudación en Chile de la guerra ofensiva distraía buenas cantidades de dinero.

Todo esto obligó al Virrey a tomar medidas tendentes a disminuir egresos y aumentar las entradas. Así, por ejemplo, el de Guadalcázar dictó su *Pragmática* sobre los trajes de las mujeres (sobre todo, de las "tapadas") y el excesivo gasto de las modas. De otro lado alentó la búsqueda de nuevos asientos mineros, habiéndose descubierto otras vetas de plata como las de Cailloma (Arequipa) y Huancapeti (Recuay, Ancash). Este último, en su primer año, llegó a dar 7,900 pesos en quintos para el Rey.

El de Guadalcázar se opuso al trabajo nocturno de los indios, dictando diferentes medidas para cortar abusos que contra éstos se cometían, uno de cuyos ejemplos fue la Provisión firmada el 15 de setiembre de 1625 a favor de los chachapoyas y en contra de diversos curas y oficiales reales que habíanse extralimitado. En beneficio de los negros esclavos ordenó que se levantaran galpones para su alojamiento transitorio, mientras los tratantes no los habían vendido aún y carecían de patrones o dueños, condición que por ser pasajera para los mercaderes de ébano se prestaba para que, descuidándose de su alimentación y alojamiento, los hacinaran prácticamente como si fuesen animales.

Un mestizo, Diego Ramírez Carlos, pretendió en tiempos de Guadalcázar entrar con apoyo oficial a la región de los chunchos, haciéndose pasar ante éstos como descendiente de los Incas y pariente de D. Melchor Carlos Inga que había viajado a España por orden del monarca. Después de muchos ajetreos y gestiones, el asunto quedó en estudio para que se hiciera aquella especie de conquista por medios religiosos y no civiles. Finalmente la engañosa superchería de Ramírez Carlos fracasó y no se volvió a oír hablar de él.

Otros acontecimientos notables durante el período del de Guadalcázar fueron la fundación y erección del convento e iglesia de Santa Catalina del Sena, el Auto Público de Fe que se celebró el 21 de diciembre de 1625, el recrudecimiento de las luchas entre "vicuñas" y "vascongados" y el desastre ocurrido en el pueblo de Potosí, que tras de segar numerosas vidas, afectó tremendamente la producción de sus ricas y famosas minas de plata ubicadas en el cerro de su nombre. Daremos una somera información sobre tales hechos:

Tras diversas y variadas gestiones hechas en base a la fundación dejada por la difunta, Dña. María de Celis, el Virrey otorgó la licencia respectiva. Comprada la huerta de D. Luis de Alvarado Bracamonte para erigir en dicho terreno la iglesia y casa conventual, se construyeron éstas siendo 5 monjas del monasterio de la Concepción sus iniciadoras. La Madre Priora fue Dña. Angela de Haro, tocándole el subpriorato a Dña. Isabel Cataño de León³⁴.

Con toda pompa se celebró el Auto Público de Fe en Lima el 21 de diciembre de 1625. Asistió el Virrey, la Real Audiencia en pleno y los demás tribunales. Los penitenciados fueron 21, siendo relajados y quemados vivos dos portugueses: Juan Acuña de Noroña y Manuel de Fonseca y Andrada, por judaizantes e impenitentes. Otros dos fueron quemados en estatua por haber muerto en la cárcel. Los demás resultaron condenados a diferentes penas por diversos delitos contra la Fe Católica. Resultó condenado a galeras el flamenco, Adrián Rodríguez, supuesto como espía de los holandeses de L'Hermite, carpintero del Callao y acusado al principio como hereje contumaz.

Las guerra entre "vicuñas" y "vascongados" (castellanos y vascos), recrudecieron durante el período de Guadalcázar hasta tornarse crueles y sangrientas. Iniciadas las rivalidades desde el año de 1581 cuando el vasco Corregidor de Potosí, D. Martín García de Loyola, ordenó una leva de 200 hombres para llevarlos a Chile por orden del Virrey Henríquez, habiendo sido parcial y reclutado más extremeños y andaluces que vascos, criollos y portugueses, las luchas comenzaron con increíble furor. En 1588, en 1600, en 1621 y en 1622, se renovaron aquellas pendencias armadas y causaron innumerables víctimas de ambos bandos tanto por los combates que sostuvieron como por las ejecuciones que las autoridades, para restablecer el orden, tuvieron que ordenar. En los años de 1623 y 1624 volvieron a recrudecer los combates entre las dos facciones. Finalmente, un grupo de "vicuñas" capitaneados por Castro, el *Galleguillo*, se dedicaron al bandolerismo y al pillaje. El mismo jefe de su facción, Francisco Castillo, nombrado Alcalde Provincial mandó ajusticiar a cuanto bandolero fue cayendo en sus manos. Con estas crueles y drásticas medidas entró algo de sosiego en la región.

Otro sucedido lamentable fue el aluvión de Potosí, ocurrido el 1º de marzo de 1626 por el desborde de la laguna de Caricari. Muchísimos perecieron ahogados o destrozados por la fuerza de la avalancha, que a la par, destruyó molinos, batanes y otras instalaciones para moler el mineral, causando enormes daños a la producción de plata.

Todos estos principales acontecimientos —tan brevemente esbozados— precedieron a la Real Cédula del 6 de enero de 1628, autorizando al Virrey a entregar el gobierno a la Real Audiencia sin esperar la llegada de su sucesor.

El gobernante que íbale a reemplazar era D. Luis Gerónimo Cabrera Bobadilla Cerda y Mendoza, IV Conde de Chinchón. Nombrado Virrey del Perú por el monarca Felipe IV, embarcó en Cádiz en uno de los barcos que integraron la Exposición de Galeones que zarpó en agosto de 1628 bajo las órdenes de D. Fadrique de Toledo, viniendo hasta América junto con los muchos que se aprestaban a combatir el peligro holandés.

Desembarcándose en el istmo panameño, el nuevo Virrey con su séquito viajó a Paita encontrando en dicho puerto muchos rumores acerca de otra nueva expedición holandesa. Desoyéndolos, el Chinchón embarcóse nuevamente y llegó al Callao sin novedad alguna, enterándose que su esposa —a quien había mandado por tierra, pues se hallaba en cinta— acababa de dar a luz un niño en Lambayeque.

Dicho infante, oriundo del Perú, recibió con posterioridad el título nobiliario de Marqués de San Martín de la Vega³⁵.

Notas al Capítulo VIII

1. VAN POLL, Maximus... *Traducción de español de las notas en neerlandés* (Informe del Licenciado Henríquez). Lima Logboek, 1975, p. 2. Ed. Embajada de Holanda. La versión neerlandesa del nombre de Van Spilbergen, es *Joris*, y no *George*. MS. original: "Relación de lo sucedido con la armada olandesa desde 9 de mayo de 1624 asta 14 de agosto del dicho año", del Fiscal D. Luis Henríquez, en Los Reyes, 9 setiembre 1624, encuéntrase en Archivo de Indias, Sevilla. Copia: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, estante 1, cajón 2.
2. BROMLEY, Juan... *Recibimiento de los virreyes en Lima*. Lima, 1953. Revista Histórica. T. XX, p. 201.
3. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú, Virreinato*. Lima, 1966, T. III, p. 201.
4. BROMLEY, Juan... Op. cit., p. 73.
5. VAN POLL, Maximus... Op. cit. Pp. 4-5.
6. Ibídem, p. 6. Vide: VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 204.
7. Ibídem, p. 5.
8. Declaración del prisionero griego. Pp. 2-3. Biblioteca Real de Madrid: Sala de Manuscritos. Cod. Nº 57, est. H, p. 19.
9. W. VOORBeyTEL CANNEMBURG... *Diario de Navegación de la Armada Nassauense*, Amsterdam, 1631. Tercera edición publicada en su libro: "El viaje alrededor del mundo de la Armada Nassauense, 1623-1626". Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
10. LUIS HENRIQUEZ, Licenciado... M.S. A su Majestad: "Relación de lo sucedido con la armada olandesa...", Los Reyes 9 setiembre 1624, ff. 20-21. Vide: "Lima Logboek", Lima, 1975. Ed. Embajada Holanda.
11. VAN POLL, Maximus... Op. cit., p. 10.
12. LUIS HENRIQUEZ, Licenciado... Loc. cit., p. 22.
13. Ibídem, p. 19.
14. Casos Notables, sucedidos en las costas de la Ciudad de Lima... Confesión que hizo un soldado griego que fue preso... Biblioteca Real de

- Madrid: Sala de Manuscritos. Cod. Nº 57, p. 219. T. 6º, doc. Nº 29, p. 5. Est. H. Vide: Loc. cit., doc. Nº 49, p. 6, T. 26; declaraciones de Carsten Caritens. Original en Madrid. Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
15. Ibídem, p. 67.
 16. Folleto impreso: "Insigne Victoria que el Señor Marqués de Guadalcazar, Virrey en el Reyno del Pirú, ha alcanzado en los puertos de Lima y Callao, contra una armada poderofa de Olanda, defpachada por orden del Conde Mauricio". Imp. Simón Faxardo, Madrid, 1625. Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 17. VAN POLL, Maximus... Op. cit., pp. 3 y 17.
 18. LISON DE, Andrés... Carta de 18 mayo, 1624. Archivo Indias, Lima, 329.
 19. HENRIQUEZ, Luis... Loc. cit., p. 29.
 20. Papeles Causados los años de 1624 a 26 sobre el Armada que se embió al Mar del Sur: *Acuerdos y pareceres de la Junta de Guerra*, año 1624, pp. 7-8. T. 26, doc. Nº 50. Archivo General de Indias de Sevilla. Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 21. Ibídem, ff. 9 y 10.
 22. Ibídem, ff. 11 y 12.
 23. Ibídem, f. 13.
 24. Ibídem, f. 14.
 25. Doc. Nº 29, p. 5. T. 6º, est. H. Sala de Manuscritos, Biblioteca Real de Madrid, Cod. Nº 57. Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 26. Loc. cit., doc. Nº 49, T. 26, pp. 7-8. Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 27. HENRIQUEZ, Luis... Informe... Loc. cit. Vide: VAN POLL, Maximus, "Traducción al español de las notas en neerlandés", pp. 57-58, Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 28. VAN POLL, Maximus... Op. cit., p. 16. Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 29. HENRIQUEZ, Luis... Loc. cit. p. 44. Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 30. Ibídem, p. 47.
 31. "Lima Logboek", 1975... Nota al calce, p. 50. Volgens het journaal. Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, cajón 2.
 32. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Lima, 1932. T. IV, p. 187.
 33. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú (Virreinato, 1596-1689)*. Lima, 1966, p. 209. Ed. Milla Batres. Vide: Carta de Guadalcázar al Cabildo Ecc. de la Plata, 21 de agosto 1625. Col. Vargas, t. 19.
 34. Ibídem, p. 214.
 35. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit. T. III, p. 172.

A

- ACEVEDO, ARIAS de: 117
 ACEVEDO, Diego de: 135
 ACOSTA, el padre: 7
 ACOSTA, Juan de: 71, 73, 76, 79, 80
 ACUNTA (rey Chimú): 9
 ACUÑA DE MORONA, Juan: 265
 AGUERO Y GARAY, Diego: 136
 AGUILA, ...: 228
 AGUIRRE, Elvira: 131
 AGUIRRE, Lope de: 131, 132, 133, 134, 138, 153
 AGUIRRE, Ordoño de: 246, 251
 AHEDO, Pedro: 139
 ALBEDIN, ... (capitán): 224, 227, 228
 ALBENINO, Nicolao de (cronista): 47
 ALBITEZ, Diego: 13
 ALCANTARA, Francisco Luis: 71
 ALCAZAR, Gaspar de: 71
 ALCEDO, ... (licenciado): 105, 148
 ALDANA, Lorenzo de: 70, 71, 72, 73, 74, 75, 94
 ALDERETE, Francisco de: 215
 ALEJANDRO VI (El Papa): 30, 92, 97, 103
 ALFARO, Francisco de: 251
 ALMAGRO, Diego de: 11, 32, 33, 34, 37, 46, 57, 59, 60, 61
 ALMAGRO, "El Mozo": 36, 37, 38, 46, 57
 ALMANSA, Martín Enríquez de: 98, 119, 184
 ALMATIO, Luis de: 71
 ALMENDRAS, Francisco de: 38, 64
 ALMENDRAS, Martín de: 71
 "ALMIRANTE" (buque): 228, 246, 247
 ALONSO, Hernando: 71, 164
 ALONSO PALOMINO, Juan (Pedro Alonso de Hinojosa): 50, 56, 71, 73, 74, 94
 ALTAMIRANO, Antonio: 71
 ALTOLAGUIRRE (historiador): 7
 ALVARADO, Alonso de: 71, 73, 78, 123
 ALVARADO BRACAMONTE, Luis de: 264
 ALVARADO, Hernando de: 64
 ALVARADO, Pedro de: 33, 59, 60, 61
 ALVAREZ DE CUETO, Diego: 42, 43, 123, 124, 133
 ALVAREZ DE PAZ, DIEGO: 226
 ALVAREZ DE TOLEDO, Fernando: 168

- ALVAREZ, Juan: 40, 43, 44
 ALVAREZ, Hernando: 51
 ALLASCUNTI (rey Chimú): 9
 AMAYA, Bernardino de: 71
 AMPUERO, Francisco de: 71
 "AMSTERDAM" (buque): 225, 232, 241, 243, 248, 255, 261
 "ANACALUFE" (una india): 129
 ANDAGOYA, Pascual: 128
 ANDERSON, ... (historiador): 7
 ANGLERIA, ... (historiador): 7
 ANTARQUI (guía mitológico): 20
 ANTON, Pablos: 164, 169, 171
 ANTON, San Juan de (el almirante capitán): 157, 158, 161, 193
 ARAGON, Reina Dña. Isabel de: 29, 31
 ARAMBURU, de: 228
 ARANA, Pedro: 98, 143, 152, 158, 160, 161, 188, 192
 AREIZA, Andrés de: 66
 "AREND" (buque): 242
 ARIAS DAVILA, Pedro: 29
 ARIAS DE ACEBEDO, ... (vecino de Panamá): 65
 ARIAS MALDONADO, Juan: 139
 ARIECA, Eusebio de: 105, 148
 ARMENDARIS, Diez de: 67, 133
 ARRIAGA, Fray Pablo José de: 15, 26
 ARZOBISPO LOAYZA: 105
 ASTETE, Miguel de: 60, 228
 ATABALIBA (Atahualpa): 15, 25
 ATAHUALPA: 23, 25, 34, 149
 ATAHUALPA: 15
 ATANASIO FUENTES, Manuel: 107
 ATIENZA, Inés de: 131
 AVENDAÑO, Pedro de: 136
 AVILA, Alonso de: 71
 AYALA, ...: 228
 AZCARRAGA, ...: 91

B

- BACON, Róger (fraile): 81
 BACHICAO, Hernando: 38, 42, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 56, 57, 58, 65, 66, 71, 94
 BAKULA BUDGE, Cecilia: 21, 22, 23, 27
 BALBOA, ...: 155
 BALDERRABANO, Andrés de: 13
 BANDERA, Alonso de la: 132
 BARACALDO, Ortuño de: 13
 BARAHONA, Fray Francisco de: 64
 BARCO, Pedro del: 42
 BARRERA, Gaspar de la: 156
 BARRETOS, (los): 228
 BAUTISTA ANTONELLI, Juan (Baptista, Joan): 168
 BAZAN, Alvaro de: 168
 BEAS, Antonio: 161
 BEAS, Juan de: 13
 BEDOYA, ...: 228
 BELALCAZAR, Sebastián de (y no Benalcázar): 59, 66, 75, 78, 228
 BENAVIDES Y DE LA CUEVA, Diego: 119
 BERMUDEZ JENKINS, Adolfo: 16
 BETANZOS, Juan de: 122
 BIEDMA, Andrés: 171, 172
 BIEDMA, Antonio de: 71
 BOLANOS, Alvaro de: 13
 BORJA Y ARAGON, Francisco de: 119, 229, 231
 BARREGAN, Alonso (cronista): 80
 BRAUN, Armando: 166
 BRAVO DE LAGUNA, ...: 224
 BRAVO DE MEDINA, ...: 133
 BRAVO DE SARAVIA, ...: 116, 120
 "BUENAVENTURA" (buque): 57, 60, 65, 76
 "BUEN JESUS" (buque): 217
 BUENO, Alonso: 196, 201
 BULAS, Julián: 258
 BURGOS, Cristóbal de: 71
 BUSTAMANTE, Andrés de: 105

BUSTO, Isaac A. del: 161

BUSTO DUTHURBURU José del:
140

BUTLAR: 181

BUTLER, John (o Butle, Johan): 98,
105, 106

C

CABELLO DE VALBOA, Miguel (cro-
nista): 8, 9, 21, 23, 27

CABRARA, Amador: 142

CABRERA BOBADILLA CERDA Y
MENDOZA, Luis Jerónimo: 265CABRERA, Pedro Luis de: 51, 66, 71,
73, 76

CACERES, Alonso: 41

CACERES, Alonso de: 71

CALDERON, ...: 224

CALVETE DE ESTRELLA (cronis-
ta): 42, 50, 63, 77, 117

CAMARGO, Alonso: 49, 128

CAMPUSANO, ...: 228

"CANDELARIA" (buque): 224

CANDIA, Pedro de: 38, 109

CANNEMBURG, Voorbeytel: 241

CARBAJAL, ...: 224

CARBAJAL, Benito de: 68, 71

CARBAJAL, Diego de: 259

CARBAJAL, Francisco de: 37, 45, 48,
49, 58, 60, 62, 75, 76, 77, 78, 79, 80

CARBAJAL, Luis de: 259

CARIARTE, Baltazar: 125

CARITENS, CARSTEN: 248, 251

CARLOS (monarca): 29

CARLOS INGA, Melchor: 264

CARLOS I: 67, 114, 124, 126, 135

CARLOS V: 30, 31, 36, 39, 48, 49, 63,
67, 68, 72, 107, 114, 115, 118, 134,
236

"CARMEN" (buque): 224

CARRILLO, ...: 224

CARRO, Francisco de: 126

CARTAGENA, ...: 228

CARTER, ...: 98

CARVAJAL, Diego de: 71

CARVAJAL, Pedro de: 71

CARVAJAL, Rodrigo de: 56, 65, 66,
94

CASAOS, Pedro de: 65

CASAS, Bartolomé de las: 125, 126

CASTILLA, Baltazar de: 56, 94

CASTILLA, Gabriel de: 215, 217, 218

CASTILLA, Sebastián de: 124

CASTILLO, Enrique de: 251

CASTILLO, Francisco: 265

CASTRILLO, Enrique de: 254

CASTRO, ...: 224

CASTRO (a) El Galleguillo: 265

CASTRO, Fernando de: 206, 239, 251

CASTRO, José de (Joseph): 230, 247,
257

CASTRO, Toribio de: 257

CASTRO Y DE LA CUEVA, Beltrán
de: 102, 197, 198, 199, 200, 201, 202,
203CASTRO Y DE LA CUEVA, Teresa
Ana de: 207

CATANO DE LEON, Isabel: 264

CAVENDISH, Thomas (o Candish):
96, 100, 101, 105, 143, 173, 184, 185,
186, 187, 188, 189, 193, 203

CELIS, María de: 264

CENTENO, Diego: 36, 47, 48, 58, 76,
77, 78, 79

CENTENO, Francisco: 245

CEPEDA, Diego de: 40, 41, 42, 43, 44,
61, 62, 63, 71, 79, 116

CERDA, ...: 228

CERDAN, Ambrosio: 120

CEREZUELA, Serván de: 148

CETERNI, reina: 8

CIANCA, Andrés: 116, 120

CIENFUEGOS, Bernardino de: 13

CIEZA DE LEON, Pedro (cronista):
11, 26, 38

- CISNEROS, ... 228
 CIUM: 9
 CLAVIJO, Sancho: 117
 CLEMENTE X (Papa): 221
 CLIFFORD (pirata): 96
 COBOS, Francisco de los: 51
 COLMENERO, ...: 228
 COLON, Cristóbal: 29, 84, 91, 96
 COLLADO, Pablo: 133, 134
 COMAGRE (cacique): 9
 "CONCEPCION" (buque): 60, 216
 "CONCORD" (buque): 232
 "CONCORDIA" (buque): 213
 CONGUERO, Gaspar: 172
 "CONTENT" (buque): pág. 185
 CONTRERAS, Hernando: 117
 CONTRERAS, Pedro: 117
 CORDOVA, ...: 224
 CORDOVA, Francisco de: 215
 CORDOVA, Luis de: 251
 CORNELISZ, Witte: 241, 242, 243, 249
 CORONADO, Isidro: 251
 CORREA DE SAA, Salvador: 192
 CORTES DE OJEDA, Francisco: 129, 130
 CORUÑA, Agustín de la: 176
 CRISTO (Jesucristo): 165
 "CRISTOBAL NONEZ" (buque): 186
 CRUZADO DE LA CRUZ Y MESA, Juan: 88
 CUASIMODO: 105
 CUEVA, ...: 224
 CUEVA ENRIQUE DE SAAVEDRA, Baltazar de la: 119
 CUEVA, Francisco de la: 203
 CUEVA, Juan de la: 224
 CUNEO VIDAL, Rómulo: 21, 27
 CUNTIPALLEC: 9

CH

- CHALCO CHIMA: 23
 CHAUES BURGUILLAS, Niño de; 79
 CHAUNU, Pierre: 137
 CHAVEZ, Juan: 134
 CHAVEZ, Luis: 71
 CHAVEZ, María: 133
 CHIMO CAPAC: 9

D

- "DAINTIE" (buque): 195, 196, 202, 223
 DAVID, ...: 161
 DAZA, Cristóbal: 13
 "DELFI" (buque): 241, 248, 250, 255, 260, 261
 DELGADILLO, Juan: 195
 DEL RIO, ...: 157
 "DESIRE" (buque): 185, 186
 DESQUIBEL, Jean: 167
 DIAZ, Gonzalo: 64, 79
 DIAZ, MERINO, Alonso: 71
 DIEZ, BALTAZAR: 65
 DOUGHTY, Thomas: 17
 DRAKE, John: 105
 DRAKE, Sir Francis (Drac o Draque): 96, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 105, 106, 121, 142, 143, 147, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 181, 182, 185, 189, 203, 207

E

- "EAGLE" (buque): 232
 "EENDRACHT" (buque): 242
 "EL GRAN SOL" (buque): 225
 ELIAS MURGUIA, Julio J. (C. de N.): 1, 7, 19, 26, 45, 47, 61, 252
 "EL MAURICIO" (buque): 213
 "ENDRAGHT" (buque): 229
 "ENRIQUE FEDERICO" (buque): 213

ENRIQUE VIII: 97
 ENRIQUEZ DE ALMANSA, Martín: 105, 119, 180, 181, 182
 ENRIQUEZ DE GUZMAN, Luis: 119
 "EOLO" (buque): 225
 ERAZO, Antonio de: 173
 ESCOBAR, Rodrigo de: 71
 ESCOBENAT (capitán): 258
 ESCRICHE, Joaquín: 89

ESCUNAIN: 9
 ESPADA, Jiménez de la: 136
 "ESPERANZA" (buque): 213
 ESPINO, ...: 228
 ESPINOSA, Juan: 79
 ESPINOSA MEDRANO, Juan de: 230
 ESPINOZA, Juan de: 13
 ESTRADA ICAZA, Emilio: 24, 27
 EXIDIANO, Juan Bautista: 251

F

FADRIQUE DE TOLEDO: 265
 "FARFANA" (buque): 117
 FARNESIO, Alejandro: 236
 FELIPE, (príncipe de): 48, 51
 FELIPE II (Rey de España): 99, 102, 103, 107, 118, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 147, 177, 181, 190, 195, 211, 237, 238
 FELIPE III: 219, 232, 239
 FELIPE IV: 265
 FELIPE V: 114
 FERMIN, Bartolomé: 260, 261
 FERNANDEZ DE CABRERA BOBADILLA, Luis: 119
 FERNANDEZ DE CASTRO, Pedro: 119
 FERNANDEZ DE CORDOVA, Diego: 119, 239, 263
 FERNANDEZ, Juan: 123
 FERNANDEZ DE CORDOVA, Luis: 249, 260
 FERNANDEZ DE CORDOVA, Pedro: 245
 FERNANDEZ DEL PULGAR, Pedro: 224, 227

FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: 13
 FERNANDEZ, Polo: 123
 FERNANDEZ DE QUIROZ, Pedro: 94, 141, 205, 206, 219, 220
 FERNANDEZ DE REBOLLEDO, Juan: 65, 75
 FERNANDO, Rey Don: 30
 FERREL, Richard: 105
 FERRER, Calceran: 71
 FLORENCIA, Martín de: 62
 FLORES DE OLIVA, Isabel: 184
 FLORES, Francisco: 251
 FLORES VALDEZ, Diego: 169, 170
 FLORIN (pirata rochelés): 96
 FONSECA Y ANDRADA, Manuel de: 265
 FORGANSIDE: 8
 FRANCIA, ...: 228
 FRIAS TREJO, Diego: 98, 143, 152, 158, 160, 161, 162, 165, 167, 175, 176, 181
 FUENTES, Manuel Atanasio: 119
 FUENTES, Pedro de: 64

G

"GALA GALA" (buque): 250, 251
 GALARZA, Juan de: 187
 GALINDO, Cristóbal: 134
 GALVEZ, Francisco: 140
 GALLARDO, Hernando: 224, 228

GALLEGO, Hernán: 129, 139, 140
 GAMA, de la: 71
 GAMARRA, Bernardo: 224
 GARCES, ...: 228
 GARCES, Enrique: 142
 GARCI HOLGUIN: 60

- GARCIA DE CASTRO, Lope: 119, 137, 138, 139, 141, 142, 147, 153
 GARCIA DE LOAYZA, Fray: 49, 51
 GARCIA DE LOYOLA, Martín: 265
 GARCIA DE PAREDES: 133
 GARCIA HERNANDEZ: 71
 GARCIA HERNANDEZ MANRIQUE: 51
 GARCIA NODAL, Bartolomé: 233
 GARCILASO DE LA VEGA, Inca: 37, 51, 62, 124
 GASCA, Diego: 118
 GASCA, Pedro de la: 36, 39, 49, 51, 56, 58, 61, 64, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 (Fafca de la), 76, 78, 79, 80, 81, 109, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 121, 123, 124, 125, 126
 "GEORGE" (buque): 186
 GERSTACKER (historiador): 19
 GHEM HUIGEN SCHAPENDAM Vice-Almirante del "DELF": 241, 244, 248, 261, 263
 GIRON, Francisco Hernández de: 115, 124, 125, 126, 153
 "GOBIERNO" (buque): 226
 "GOLDEN HIND" (buque "PELICAN" rebautizado): 99, 158
 GOMEZ DE ALVARADO: 74
 GOMEZ DE ANAYA, Juan: 118
 GOMEZ DE MESCUA, Juan: 79
 GOMEZ DE MESQUA, ...: 71
 GOMEZ DE SOLIS, León: 71, 72
 GOMEZ JUVENES, Gonzalo: 20
 GONGORA Y ARGOTE, Luis de: 230
 GONZALES DE GUADALCAMA, Francisco: 13
 "GRAN SOL" (buque): 226, 227
 GREENVILLE (corsario): 96
 GRIEGO, Jorge: 80, 81, 109
 "GRIFFIOEN" (buque): 242
 GRIJALVA, Sebastián de: 13
 "GUADALUPE" (buque): 169
 GUAXCAR (hno. de Atahualpa): 29
 GUERRA, Diego: 71
 GUERRERO, ...: 228
 GUERRERO EL GRANDE, Juan: 79
 GUEVARA, Vasco de: 38, 71, 80
 GUILLEN, Diego: 79
 GUILLEN, Luis: 245
 GUIRAL DE FUENTES, Diego: 133
 GUTIERREZ, Juan (de Toledo): 13
 GUTIERREZ DE GUEVARA, Juan: 164
 GUTIERREZ DE LA PEÑA: 133
 CUTIERREZ DE VARGAS (Obispo de Plasencia): 128
 GUZMAN, Fernando de: 132
 GUZMAN, Juan de: 66, 117

H

- HAMILTON, ...: 150, 151
 HARO, Angela de: 264
 HAWKINS, John (Juan de Aquines o Achines): 92, 96, 97, 101, 102, 103, 106, 121, 142, 152, 195
 HAWKINS, Richard: 101, 102, 106, 180, 196, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 207, 223, 230
 "HAZEWIND" (o Windhond) (buque): 242
 HENRIQUEZ, Luis: 223
 HENRIQUEZ, Luis (Fiscal de la Real Audiencia): 241, 243, 247, 249, 251, 258, 259, 260, 261, 265
 HEREDIA, Fray Tomás de: 201
 HEREDIA, Lorenzo de: 199, 200, 201, 202
 HERMOSILLA, Juan de: 245
 HERNANDEZ, Custodio: 134
 HERNANDEZ SANCHEZ BARBA, Mario: 131, 132
 HERNANDEZ, Tomé: 173, 185, 186
 HERRERA, ...: 7, 37, 39
 HERRERA MALDONADO, Antonio Román de: 239
 HERVIAS, ...: 124

HIDALGO, Hernando: 13
 HIJAR, ...: 224
 HINOJOSA, Pedro de: 47, 48, 50, 51,
 52, 56, 57, 58, 65, 66, 70, 72, 73, 74,
 76, 78, 94, 121, 123, 124
 "HOLLANDIA" (buque): 242, 255, 260
 "HOOP" (buque): 242, 247, 257, 258
 "HOORN" (buque): 232
 HOWARD DE EFFINGHAM, Lord:
 104
 HUAYNA CAPAC: 175
 "HUGH GALLANT" (buque): 185,

187
 HUMBOLDT, ...: 7, 19
 HUMO, Martín: 165
 HURTADO DE MENDOZA, Andrés:
 115, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 134,
 135, 136, 137, 153, 189
 HURTADO DE MENDOZA, Bernardi-
 nilno: 221
 HURTADO DE MENDOZA, García:
 101, 102, 119, 128, 129, 130, 175, 189,
 190, 191, 192, 193, 194, 195, 200, 203,
 205, 207, 210

I

IBANO, Francisco: 217
 ILLANES, Juan de: 66, 73, 94
 INFANTAS, ...: 228
 INGA YUPANQUI: 21
 "INGLESA" (buque): 223
 INIGUEZ, Pedro: 171

IRVING, Washington: 7
 ISABEL, Clara Eugenia (hija de Fe-
 lipe II): 210
 ISABEL, Reina de Inglaterra: 97, 99,
 101, 103, 152, 154, 158, 174, 181, 188
 ISPIZUA, Segundo de: 46

J

"JAN WILLEMSZ VERSCHOOR"
 (buque): 242
 JAUREGUI, ...: 228
 JERONIMO, ...: 187
 JERVEL, Thom: 98, 105

"JESUS MARIA" (buque): 223, 226,
 229, 230, 231, 246, 252
 JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos:
 38, 136
 JOHANA, reina Dña: 30

K

"KONING DAVID" (buque): 242

L

LA BANDERA, Alonso de: 132
 LADRILLERO, Juan de: 128, 129, 130
 "LA GALLEGA" (buque): 169
 "LA INGLESA" (buque): 223, 230
 LAMERO, Hernando: 163, 215, 218
 LANIPATCUN: 9
 "LARO" (el buque): 225
 LARRAGA, Fray Bernardino de: 198
 LARREA, Carlos: 21, 27
 LAS CASAS, ...: 7

LE CLERK, Jacques: 239
 LEDESMA, Francisco de: 123
 LEGO, Padre Francisco: 260
 LE MAIRE, Jacobo: 232, 242
 LE MAYE, ...: 232
 LEON, Francisco de: 71
 LEOZ PLAZA, Juan de: 251
 LERENCIA (capitán): 260
 LEVILLIER, Roberto: 139
 LEYVA, ...: 228

L'HERMITE, Jacques (o Jacobo el Ermitaño): 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 248, 249, 258, 261, 265
 LINAGE, Veitia (historiador): 87, 94
 LINAN Y CISNEROS, Melchor: 119
 LISON, Andrés de: 249
 LIZARRAGA, Leiva de: 202
 LIZARRAGA, Fray Reginaldo: 155, 157, 158, 197, 199, 200, 201, 202, 203
 LOARTE, Gabriel de: 20, 176
 LOAYZA, García de: 128
 LOAYZA, Gerónimo de: 115, 123, 125, 142
 LOHMANN VILLENA, Guillermo (historiador): 95, 218, 220, 222, 223, 225
 L'OLONAISE, Francis: 204
 LOPE DE VEGA (almirante): 205
 LOPEZ CAZALLA, Pedro: 115
 LOPEZ DE CARAVANTES, Francisco: 195, 263

LOPEZ DE GOMORA, Francisco: 7, 25, 27, 77
 LOPEZ DE YTURGOYEN, Martín: 251
 LOPEZ DE ZUÑIGA, ...: 264
 LOPEZ DE ZUÑIGA Y VELASCO, Diego: 119, 138
 LOPEZ, Manuel (verdadero nombre: Coronado): 98, 105, 152, 181
 LOPEZ, Pedro: 72
 LOPEZ, VILLALOBOS, Rui: 121
 LOREDO, Rafael: 11, 26, 80, 81
 LORENTE, SEBASTIAN: 45, 127, 177
 LORMA, ...: 65
 "LOS REYES" (buque): 139, 141
 "LOYALTY" (buque): 232
 LUCENAS, Francisco de: 13
 "LUCERO" (el buque): 225
 "LUCIA" (buque): 187
 "LUNA" (buque): 187
 LUQUE, Hernando de: 32, 34
 LUZZATO, Guido (historiador): 148

LL

LLANES, Joan de: 65
 LLANOS, ...: 228

LLAPCHILLULLI (tejedor): 8
 LLOMECOL: 9

M

MAESE PIO (capitán): 193
 "MAGDALENA" (buque): 117
 MAHU, Jacobo: 211, 212, 213
 MALDONADO, Diego: 71
 MALDONADO, Francisco: 45
 MALDONADO, (oidor): 116, 120, 228
 MAMA KOCHA: 20, 24
 MANCO, ... (inca): 41, 175
 MANRIQUE, Alfonso: 133
 MANRIQUE DE LARA, Francisco: 164
 MARCERY, ...: 161
 MARIA (criada del gobernador): 170
 MARIA ESTUARDO, Reina de Escocia: 103

"MARIA MAGDALENA" (buque): 171
 MARLO, ...: 228
 MARQUEZ, Francisco: 245
 MARTIN DE DON BENITO, Pedro: 79
 MARTIN DE ROBLES, Martín: 71
 MARTINEZ DE RIVERA, Juan: 71
 MARTIN, Francisco: 13
 "MARY STORKE OF PLYMOUTH" (buque): 174
 "MAURICIA" la (buque): 258
 "MAURITIUS" (buque): 242, 257, 258
 MAZA, ...: 228
 MEDINA, ...: 228

- MEDINA, Lorenzo de: 230
 MEJIA DE GUZMAN, Hernán: 51,
 68, 71, 73, 94
 MEJIA, Gaspar: 71
 MEJIA, Rodrigo: 65
 MELENDEZ, ...: 162
 MELO, Rosendo: 193
 MENDAÑA, Alvaro de: 20, 139, 140,
 141, 161, 204, 205
 MENDAÑA, Isabel Barreto de: 144,
 205, 206
 MENDIBURO, Manuel: 56, 57, 59, 61,
 115, 121, 136, 141, 157, 158, 174, 176,
 211, 217, 228
 MENDIETA, Francisco de: 160
 MENDOZA, Antonio de: 114, 118, 119,
 120, 121, 122, 123, 124, 125
 MENDOZA, Francisco: 120, 122
 MENDOZA, Juan: 56, 94
 MENDOZA, Rodrigo de: 222, 224, 226,
 227
 MENDOZA Y LUNA, Juan de: 119,
 220, 222, 229
 MENESES, Francisco: 257
 MENESES, Pablo: 51, 56, 65, 71, 73,
 94
 MENESES, Pedro de: 76
 MERCADILLO, Alonso: 74
 "MERCEDES" las (buque): 229
 MERINO MANRIQUE, Pedro: 205
 MIDDERDORF, ...: 19
 MOGROVEJO, Santo Toribio de:
 180, 183, 219
 MOLINA, Jerónimo de: 214
 MONJE, Martín: 71
 MONTENEGRO, Hernando de: 71
 MORA, Diego de: 60, 74
 MORALES, Bernardino de: 13
 MOREL, Juan: 233
 MORGÁ, ...: 228
 MORLEY, Andrés: 203
 MOSSLEY, James: 16
 MULLU, ...: 9
 MUÑOZ DE AVILA, ... 65
 MUÑOZ, Hernando: 13
 MUÑOZ, Lorenzo: 71
 MURUA, Fray Martín de: 21, 23, 27
 MUSLAN, ...: 9

N

- NAFANECH, ... 9
 NAPOLES, Juan de: 118
 NASSAU, Justino de: 104
 NASSAU-ORANGE, Guillermo: 238
 NASSAU-ORANGE, Mauricio: 240
 NAVARRA Y ROCAFULL, Melchor
 de: 119
 NAVINCOPA (indio): 142
 NAY LAM o NAYNLAP (rey): 8
 NICOLA, Antonio: 248, 260
 NICOLA, Juan: 248, 260
 NIDOS, Gonzalo de: 71
 NIETO, Juan: 139
 NINAGENTUE (copero real): 8
 NINANCOYA: 8
 NIÑO, Rodrigo: 71
 "NUESTRA" (buque): 216
 "NUESTRA SEÑORA" (buque): 100,
 143, 158, 161
 "NUESTRA SEÑORA DE LA ESPE-
 RANZA" (buque): 163, 166, 169
 "NUESTRA SEÑORA DE LAS MER-
 CEDES" (buque): 230
 "NUESTRA SEÑORA DE LORETO"
 (buque): 230, 240, 247, 250, 252
 "NUESTRA SEÑORA DEL ROSA-
 RIO" (buque): 198
 NUÑEZ DE BALBOA, Vasco: 5, 7, 9,
 10, 13
 NUÑEZ VELA, Blasco: 4, 5, 29, 32,
 34, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46,
 50, 51, 56, 57, 61, 65, 66, 67, 68, 86,
 114, 119, 123, 124

Ñ

ÑAYNLAP (rey Nay Lam): 8

O

OCHACALO (cocinero): 8
 OCHOAS, ... 228
 OLIVIER (Oliver): 217
 OLIVIER VAN NOORT: 218, 238
 OLMOS, Francisco de: 74
 OLMOS, Martín de: 47, 71
 OLOMES, Francis: 204
 OLOCCOPOC (bañero del rey): 8
 OMS DE SANTA PAU, Manuel: 119
 ONDEGARDO, Polo de: 176
 "ORANGE" (buque): 248
 ORANGE, Guillermo de: 194
 ORANGE, Mauricio de: 238
 "ORANJE" u Orangie (buque): 251, 255, 258

ORELLANA, Francisco de: 35, 36
 ORTEGA VALENCIA, Pedro de: 139, 140
 ORTIZ DE ZARATE, Pedro: 40, 44
 ORTIZ, Diego: 175, 176
 OSNAYO, ...: 228
 OVIEDO, ... (cronista): 7, 68
 OVIEDO, Luis de: 227
 OVANDO, Leonor de: 136
 OXEMHAM (u Oxenham): 96, 98
 OXLEY, Henry: 105, 203
 OXMEN, John: 143, 152
 OXNEM, John (Oxenham): 98, 105, 181

P

PABLO III: 106
 PADILLA, Diego: 219
 "PALENTINO" (buque): 121
 "PALENTINO XXXIX" (buque): 58
 "PALENTINO XXII" (buque): 43
 PALOMINO: 57, 228
 PANIAGUA, ... 228
 PANQUIACO (hijo del cacique Comagro): 9, 10
 PARDO, Conde de Villar don: 184, 187, 188, 189, 190
 PAREDES, ... 228
 PEDRARIAS DAVILA, ... 30
 PEDRAZA, ... (capitán): 228
 "PEDRO DIAZ" (buque): 45
 "PELICAN" (buque): 87, 98, 99, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 162
 PEÑA, ... (capitán): 75
 PERALES, ...: 228
 PERMATO, Bernardino de: 71
 PEREDO, ... 228
 PEREYRA, Carlos: 34, 152, 153
 PEREZ DE GUZMAN, Alonso: 103, 104, 168

PEREZ, Martín: 133
 PHILIPON, Miguel Angel: 160, 161
 PIEDRAHITA, Juan de: 71
 PIFARRO, Goncalo: 38
 PIMENTEL, Luis: 176
 PITAZOFI (trompetero de guerra): 8
 PIZARRO, Cristóbal: 71
 PIZARRO, Francisco: 11, 12, 13, 15, 22, 25, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 43, 44, 56, 57, 59, 60, 61, 119, 125, 176
 PIZARRO, Gonzalo: 4, 5, 29, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 56, 57, 58, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 109, 111, 115, 120, 121, 123, 124
 PIZARRO, Hernando: 57, 126, 127
 PIZARRO, Martín: 71
 PIZARRO, Pedro: 15, 26
 PIZARRO, Sancho: 133
 PLAZA, Juan de: 231
 POLANCO, ... 228
 POLO, Melchor: 239
 PONGMASA (cacique): 9

PEREZ, Fabián: 13
 PORRAS BARRENECHEA, Raúl: 14
 PORTILLO, Juan de: 13
 PORTOCARRERO, Pedro: 71
 PORTOCARRERO Y LASO DE LA
 VEGA, Melchor: 119
 PORTUGAL, ... 228
 PORTUGAL, Diego de: 257
 PORTUGAL, Gerónimo: 101
 "PORTUGUESA" (buque): 117

PORCEL, Juan: 74
 PRESA, Domingo de: 60
 PRESCOTT, Guillermo: 7, 9, 12, 26
 PRETTY, Francis: 186
 "PROVEEDORA" (buque): 170
 PUELLES, Pedro: 68
 PUGA, ... (corregidor): 157
 PULGAR, Pedro del: 199, 203, 226
 PULIDO RUBIO, José: 88

Q

QUESQUES (Quisquis): 23
 QUINTANA, ...: 7

QUISQUIS: 23

R

RADA, Juan de: 37
 RALEIGH, Walter: 96, 174
 RAMIREZ, Francisco: 79
 RAMIREZ CARLOS, Diego: 264
 RAMIREZ DAZA, ... 51, 78
 RAMIREZ DE MOLINA, Agustín:
 154
 RAMIRO DE LAS CUEVAS, Jeróni-
 mo: 243
 RAMIRO, Juan: 71
 RAMOS PEREZ, Demetrio: 91
 REINOSO, Jerónimo de: 187, 188
 REPARAZ, Gonzalo de: 237
 RIBADENEIRA, Diego: 78
 RICCARDO, Antonio: 148
 RICO, Gregorio: 251
 RIOS, Pedro de los: 71
 RIQUELME, Alonso: 71
 RIVA AGUERO, José de la: 25, 27
 RIVAS, Gonzalo de: 187
 RIVET, Paul: 19
 RIVERA, Antonio de: 62, 71
 RIVERA, Diego de la: 169, 171
 RIVERA, Nicolás de: 71
 ROBLES, Martín de: 43, 47
 RODRIGO, ... 228
 RODRIGO, Niño: 80

RODRIGUEZ, Adrián: 265
 RODRIGUEZ, Alonso: 133
 RODRIGUEZ CABRILLO, Juan: 121
 RODRIGUEZ, Cristóbal: 16
 RODRIGUEZ, Manuel: 133
 RODRIGUEZ, Pedro: 139
 ROJAS, Ana de: 133
 ROJAS, Diego de: 262
 ROJAS, Gabriel de: 59, 71, 78
 RONQUILLO, Juan: 229
 ROSAS, Diego de: 245, 251
 ROSEL, ... (capitán): 193
 ROSTWORSKI DE DIEZ CAN-
 SECO, María: 15, 16, 26
 RUBIO DE MALPARTIDA, Pascual:
 13
 RUI DE BAEZA: 71
 RUIZ DE ESTRADA, Bartolomé: 11,
 12, 13, 14, 22, 24, 32, 33
 RUIZ DE MARCHENA, Martín de:
 117
 RUIZ DEL PRADO, ... 105
 RUIZ DE NEBAMUEL, Alvaro: 20
 RUIZ DE NEVAMUEL, Alvaro: 154
 RUIZ, Martín: 13
 RUMINAHUI, ... 59

S

- SAAVEDRA, ... 228
 SAAVEDRA, Juan de: 62, 65, 74
 SALADE, Mateo: 105, 148
 SALCEDO, ... 228
 SALDUENO, Juana de: 136
 SALINAS, ...: 228
 SALINAS, Antonio: 257
 SALINAS, Pedro de: 251
 SANABRIA, ...: 162
 "SAN AMBROSIO" (buque): 247
 "SAN BARTOLOME" (buque): 231, 240, 252
 "SAN BERNARDO" (buque): 205
 "SANCTI SPIRITU" (buque): 169
 SANCHEZ, Andrés: 262
 SANCHEZ BARBA, ...: 151
 "SAN CHRISTOVAL" (buque): 60, 170
 "SAN DIEGO" (buque): 224
 "SAN FELIPE" (buque): 205, 231, 253
 "SAN FRANCISCO" (buque): 163, 164, 167, 231, 240, 252, 253
 "SAN JERONIMO" (buque): 205
 "SAN JUAN" (buque): 197, 198
 "SAN JOANILLO" (buque): 198
 "SAN JOSE" (buque): 221, 229, 230, 231
 "SAN JOSEPH" (buque): 243
 "SAN LUIS" (buque): 129
 SAN MARTIN, Fray Tomás de: 70, 122
 "SAN PABLO" (buque): 219
 "SAN PEDRO" (buque): 60, 219
 "SAN PHELIPE" (buque): 243
 "SAN SALVADOR" (buque): 71, 130
 "SAN SEBASTIAN" (buque): 129, 130
 "SANTA ANA" (buque): 213, 221, 224, 231, 243
 "SANTA CATALINA" (buque): 171, 205
 "SANTA CLARA" (buque): 45, 60, 239
 SANTA CRUZ, ... 228
 "SANTA ISABEL" (buque): 205
 "SANTA MARIA DE CASTRO" (buque): 171, 172
 SANTA ROSA DE LIMA: 184, 227
 "SANTIAGO" (buque): 60, 231, 243, 253
 "SANTIAGO EL MAYOR" (buque): 184
 "SANTIAGO EL MENOR" (buque): 184
 SANTILLAN, ... (oidor): 125
 SARAVIA, Diego: 224
 SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: 20, 22, 23, 27, 99, 100, 139, 140, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 185, 224
 SARMIENTO DE SOTOMAYOR, García: 119
 SAUCEDO, Francisco de: 79
 SAYRI TUPAC, Diego: 134, 135, 142, 175
 SCHMIDT, ...: 26
 SCHOUTEN, Guillermo: 232
 SCHUTTE, Engelbert: 258
 SCHWARTZ, Bertoldo: 81
 SEPULBEDA, ... (cronista): 126
 SERNA, Jerónimo de la: 41
 SERVAN DE CEREZUELA, ...: 105
 SILVA, ...: 228
 SILVA, Diego: 71
 SILVA, Nuño Da: 154, 157
 SIXTO V (Papa): 103, 104
 SOLANO, Fray Francisco: 184
 SOLAR, Antonio del: 41
 SOLORZANO, ... 228
 SOMOROSTRO, Simón de: 133
 SORE, Jacques de (Jacobo de So-
 ria): 96, 106, 204
 SOTELO, Gaspar: 176
 SOTOMAYOR, Alonso de: 218
 SOTOMAYOR, Alvarado de: 169
 SPANOCHI, Tiburcio: 168

- SPILBERG, ...: 224, 225, 226, 227, 228
 SUAREZ, Benito: 61
 SUAREZ DE CARBAJAL, Illán: 40, 42, 43, 68
 SUAREZ QUIROGA, ... 171
 SUAREZ, Santiago Gerardo (historiador): 87, 90, 91

T

- TAMAYO, ... 228
 TAVERA, Juan: 51
 TEJADA, Alison de (o Tejeda): 40, 44, 45
 TEJERINA, Diego de: 13
 TELLEZ DE BERGANZA, Manuel: 257
 TEMPELLEC (Tempeyec): 9
 TENORIO, ... 228
 "THE SERPENT" (buque): 174
 TILLIT, Eduardo (Edward): 203
 TILLIT, Gualtero (Walter): 105, 203
 TITO CUSI, Inca: 142
 TITO CUSSI YUPANQUI: 175
 "TODOS LOS SANTOS" (buque): 141
 TOLEDO, Francisco de: 98, 100, 105, 119, 142, 147, 148, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 175, 176, 180, 182, 183, 200, 204, 228
 TOLEDO, Luis de: 161, 162
 TOLEDO Y LEIVA, Pedro: 119
 TOPA-INGA: 21
 TORO, Alonso de: 63
 TORRE, Juan de la: 71
 TORRES, Báez de: 220
 TORRES DE MENDOZA, ...: 80
 TORRES, HERNANDO de: 71
 TORRES Y PORTUGAL, Fernando de (7º Virrey del Perú): 119, 173, 183, 187
 TOYNBEE, Arnold: 8, 18, 26, 159
 TRENITT, Jacques (Jacques L'Hermite): 249
 "TRINIDAD" (buque): 171, 224
 TUMACO (cacique): 10, 11
 TUPAC AMARU: 27, 175
 TUPAC AMARU I: 175, 176
 TUPAC YUPANQUI: 15, 17, 20, 21, 22, 23
 TUPAC INGA YUPANQUI: 21
 TSIN SHI HUANG-TI: 18

U

- UHLE, Max: 17, 19
 ULLOA, Antonio de: 214
 ULLOA, Christoval: 251, 254
 ULLOA, Francisco de: 128, 129
 URCO HUARANGA (inca): 23
 URIEL, GARCIA, José: 19, 27
 URSUA, Pedro de: 131, 132, 133, 134
 URSULA, Santa: 77
 USCATEGUI, ...: 37

V

- VACA DE CAFTRO, ... 38
 VACA DE CASTRO, Cristóbal: 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 56, 57, 62, 64, 109
 VALCARCEL, Luis E.: 147
 VALDENEBRO, Francisco de: 13
 VALDERRABANO, Andrés de: 5
 VALDERRAMA, Muño de: 71
 VALDES, Hernando de: 51
 VALDES, Juan de: 71
 VALDIVIA, Pedro de: 36, 75, 78, 79
 VALEGA, José M.: 70, 74, 122, 125, 132, 136, 147, 162, 207, 225
 VALENCIA, Pedro de: 156, 157

VALENTIN, ... 242
 VAN NOORT SPILBERGEN, George: 143, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 221, 222, 224, 232
 VAN POLL, Maximus M.: 223
 VAN SPILBERG, ... 229
 VAN SPILBERGEN, Joris: 238
 VARGAS, Basilio de: 252
 VARGAS CARBAJAL, Alonso de: 197, 198
 VARGAS, Hernando de: 71
 VARGAS, Juan: 51
 VARGAS, Luis de: 124
 VARGAS UGARTE, Rubén: 129, 130, 188, 194, 203, 225
 VASQUEZ DE ACUÑA, ...: 228
 VASQUEZ, Tomás: 71
 VEGA, Garcilaso de la: 71, 79
 VEGA, Lope de (almirante): 205
 VEGAS GARCIA, Manuel I: 2, 7
 VELA NUÑEZ, ...: 57, 65
 VELASCO, ... (minero apellidado): 142
 VELASCO, Juan de: 213, 218
 VELASCO, Luis de (Virrey): 119, 203, 207, 210, 214, 216, 217, 219

VELAZQUES, Rodrigo: 13
 "VENATORIA" (buque): 225, 226
 VENDREL, Joan: 65
 VENEGAS DE CAÑAVERAL, Pedro: 187
 VERA, Andrés: 13
 VERA, Montoya de: 260
 VERAXER, ... 212, 213
 VERDUGO, Melchor: 51, 94
 VERGAZA, Pedro de: 247
 VIEIRA, Padre Antonio: 237
 VILLALOBOS, Bartolomé: 74
 VILLALOBOS, Juan de: 99
 VILLALOBOS Y FIGUEROA, Juan de: 163, 164, 167
 VILLANDRANDO, Juan: 133
 VILLAVICENCIO, ... 79
 "VILLAVICIOSA" (buque): 171
 VILLEGAS, ...: 245
 VILLEGAS, Jeremías de: 64, 71
 VILLELA, ...: 228
 VILLIERS, ... 155
 "VISITACION" (buque): 216, 223, 224, 226, 227, 229
 VIVERO, Juan de: 139
 VIVES, Vicens: 149

W

WILLEMASZ, Verschoor, Jan: 258
 WILLEY, Gordon R.: 16

WINTER, John: 97
 WIRACOCOA: 20

X

XAM (acicalador de rostros): 8
 XAMANO DE XERES, Francisco: 26
 XERVEL, Thomas: 152, 181

XUAREZ DE CARBAJAL, Guillén (hno. de Benito): 68

Y

YANEZ DE SARAVIA, Ramiro: 196

YNOJOSA, ... (general): 70

Z

ZAMUDIO, ...: 228, 246
 ZAPATA, MALDONADO, Francisco: 239
 ZARATE, Agustín de: 37, 40, 44, 62, 63
 ZAVALA, ...: 228

ZUNIGA, Juan de: 51
 ZUNIGA AZEVEDO Y FONSECA, Gaspar de: 119, 219, 220
 ZUNIGA Y VELASCO, Diego: 136
 ZURBANO, Gerónimo de: 42, 43

Indice Toponímico

A

- ABANCAY: 38, 115
ACAPULCO: 121, 143, 187, 188, 206, 229, 239
ACLA (golfo de): 118
ACORIA: 142
AFRICA: 81, 97, 100, 102, 103. (Occ.) 185
AHUA CHUMBI (isla): 21, 22
AIX LA CHAPELLE: 68
ALBION: 154
ALEMANIA: 67, 68, 135, 198, 224
ALMADEN: 150
AMAZONAS: 35, 36, 131, 137
AMBERES: 237
AMERICA: 20, 22, 29, 84, 85, 86, 89, 91, 93, 96, 97, 98, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 148, 150, 151, 170, 195, 211, 212, 256, 265
AMERICA DEL SUR: 23
AMSTERDAM: 211, 225, 241, 248, 263
ANCASMAYO: 10, 107
ANCASH: 264
ANCON: 66, 262
ANDAHUAYLAS: 78
ANDES (cordillera): 19, 74, 170
ANTARTICO: 92
ANTILLAS: 91, 96, 155, 176, 204
ANTISUYO (Hoya Amazónica): 35, 134
APELOTE: 21
ARANJUEZ: 147
ARENZANA: 136
AREQUIPA: 38, 41, 64, 77, 122, 125, 156, 157, 181, 211, 221, 264
ARICA: 17, 78, 93, 95, 98, 101, 108, 143, 155, 156, 186, 192, 195, 196, 215, 218, 240, 242, 243, 252
ARNEDO: 136
ATACAMES (bahía): 201
ATLANTICO (Océano): 85, 87, 93, 98, 100, 129, 132, 151, 152, 153, 163, 166, 167, 168, 193, 225, 232
AUSTRALIA: 220
AVILA: 32, 50
AYACUCHO: 116
AYAVIRI: 77
AYO AYO: 77
AZORES (Islas): 87, 92, 174, 188

B

BADAJOS: 167, 181, 185
 BAHIA: 172, 173
 BAHIA DE LOS CABALLEROS: 212
 BAHIA DE TODOS LOS SANTOS
 (Brasil): 101, 263
 BAHIA SALADA: 196
 BARACOA: 96
 BARCELONA: 27, 30, 36
 BARRANCA: 41
 BAYONA: 174
 BARQUISIMETO: 133
 BELGICA: 236
 BERLIN: 26

BERMUDA: 117
 BOQUERON: 156
 BRASIL: 92, 97, 100, 101, 169, 170, 172,
 192, 193, 225, 241, 263
 BRUSELAS: 126, 134
 BUENA ESPERANZA (cabo): 188
 BUENAVENTURA: 124, 128
 BUENA VISTA (isla): 140
 BUENOS AIRES: 26, 27, 170
 BUEN PUERTO: 129
 BURBURATA (la): 96, 133
 BURDEOS: 174

C

CABO DE HORNOS: 153, 232, 263
 CABO DE SAN FRANCISCO: 100
 CABO DE SAN VICENTE: 167
 CABO VERDE (islas): 92, 97, 170,
 185, 225, 242
 CABO VIRGENES: 171, 185, 225
 CADIZ: 35, 93, 100, 103, 137, 169, 170,
 265
 CAJAMARCA: 15, 25, 74, 76, 176
 CALAIS: 104, 174
 CALIFORNIA: 99, 158, 213, 218
 CALLAO: 2, 41, 45, 47, 48, 56, 61, 71,
 73, 93, 95, 98, 99, 108, 116, 125, 139,
 143, 153, 156, 157, 160, 161, 162, 163,
 184, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 196,
 198, 200, 201, 204, 205, 213, 214, 215,
 217, 218, 219, 222, 224, 225, 226, 228
 229, 230, 231, 240, 241, 243, 244, 245,
 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 254,
 255, 257, 260, 261, 262, 263, 265, 266
 CANARIAS: 95, 96, 196
 CAÑETE: 191, 226, 227, 230
 CARABAYLLO: 183, 255
 CARI CARI (laguna): 265
 CARIBE: 137, 149, 151, 152, 153, 155
 CAROLINAS (islas): 220
 CARTAGENA: 51, 91, 95, 96, 152

CARTAGENA DE INDIAS: 137
 CASMA: 187
 CASTILLA: 11, 32, 51, 156, 226
 CASTILLA DEL ORO: 33, 34
 CASTROVIRREYNA: 195
 CATANA: 117
 CAVITE: 206
 CAXAMALCA: 25
 CAYLLOMA: 264
 CELEBES: 158
 CENTROAMERICA: 93, 94
 CEREZOS (villa de): 136
 CERRO AZUL: 226
 CERRO DE LA ARENA: 262
 CIUDAD DEL LEON DE HUANUCO:
 199
 CIUDAD DE LOS REYES: 40, 44, 58,
 62, 75, 138, 147, 155, 156
 CIUDAD DEL NOMBRE DE JESUS:
 171, 172
 CIUDAD DEL REY DON FELIPE:
 173
 COLAN: 229
 COLINA: 141
 COLMENAR DE ARENAS (Panamá):
 96
 COLMENERO: 229
 COLON (archipiélago): 22

COLONIA: 67
 COLQUEPOCRO: 195
 COMAGRE (isla): 118
 CONCEPCION: 95, 214
 COQUIMBO: 156, 186, 196
 CORAQUE: 59
 COVADONGA: 346
 CUBA: 91, 204

CUENCA: 51
 CUFCO: 38
 CURAZAO: 90
 CUZCO: 18, 22, 23, 25, 35, 37, 38, 41,
 42, 46, 62, 63, 77, 78, 80, 115, 122,
 124, 137, 139, 140, 141, 176, 187,
 207, 210, 231

CH

CHACO (territorio): 184
 CHACHAPOYAS: 44, 74
 CHAGRES: 96
 CHALA: 221
 CHANCAY: 136
 CHAQUI: 35
 CHARCAS (provincia de los): 37, 78,
 192, 194
 CHAVANTA: 77
 CHERREPE: 187, 205
 CHILE: 4, 75, 78, 93, 130, 138, 153, 155,
 156, 163, 169, 170, 172, 176, 187, 191,

196, 211, 214, 215, 217, 218, 225, 229,
 231, 264, 265
 CHILOE (isla de): 139, 222
 CHIMBOS (provincia de los): 21
 CHINA: 18, 158
 CHINCHA: 15, 154, 195, 196, 200, 201
 CHINCHAYSUYO: 19
 CHUCUITO: 46, 77, 122
 CHUPAS: 35, 36, 37, 38, 57, 109
 CHUQUINGA: 125
 CHUQUISACA: 122, 124
 CHUQUITANTA: 243

D

DARIEN: 9, 29
 DESAGUADERO: 77

DOMINICA (isla): 87, 95, 137, 205

E

ECUADOR: 15, 157
 EDDYSTONE: 104
 EL DORADO: 35, 131, 132
 ESCOCIA: 68
 ESMERALDA: 102, 201
 ESPAÑA: 2, 4, 7, 11, 26, 29, 32, 43, 48,
 49, 57, 62, 63, 65, 67, 69, 70, 71, 72,
 80, 81, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92,
 93, 95, 96, 97, 99, 100, 103, 104, 106,
 107, 108, 114, 115, 116, 117, 118, 119,
 120, 121, 126, 130, 138, 143, 148, 150,
 151, 155, 161, 165, 166, 170, 173, 191,
 192, 195, 203, 204, 207, 218, 219, 220,

232, 233, 236, 237, 238, 240, 249, 263,
 264
 ESPECERIA (islas): 59, 117, 158
 ESPIRITU SANTO (isla): 220
 ESTRECHO DE LA MADRE DE
 DIOS: 164, 166
 ESTRECHO DE LE MAIRE (San Vi-
 cente): 93, 232
 ETEN: 9
 EUROPA: 48, 81, 85, 89, 92, 96, 99, 102,
 104, 107, 142, 149, 162, 163, 195, 204,
 211, 212, 232
 EUROPA OCCIDENTAL: 148, 158

F

- FAMINE (puerto): 193
 FERNANDINA (isla, Ahua Chumbi):
 22
 FILIPINAS: 141, 158, 206, 213, 215,
 217, 229
 FLORES (isla de las): 140
 FLORIDA: 152, 158
 FRANCIA: 14, 89, 92, 137, 193
 FRONTON: 156

G

- GALAPAGOS: 22
 GALLO (isla del): 12, 38
 GOEREE (puerto): 241
 GOLFO DE MEJICO (México): 97
 GOMERA (isla Canarias): 67
 GORGONA (río): 128
 GOYAOCHACA (río): 176
 GRACIOSA (bahía): 205, 206
 GRACIOSA (isla): 174
 GRANADA: 134, 147
 GRAVELINES: 104
 GUADALCANAL: 140
 GUADALQUIVIR: 84
 GUADALUPE: 90
 GUALLABAMBA (río): 68
 GUAM: 206
 GUANCAVILCAS (provincia de los):
 21
 GUARINA: 36, 48
 GUATEMALA: 257
 GUATULCO (puerto de): 158, 188
 GUAYAQUIL: 27, 74, 95, 101, 110, 143,
 184, 187, 188, 201, 212, 221, 223, 230,
 247, 249, 252, 254, 257, 258, 260, 261,
 263
 GUAYAS: 257
 GUINEA (golfo de): 196

H

- HABSBURGO: 119
 HAMBURGO: 251
 HISPANIOLA, la (Sto. Domingo):
 69, 89
 HOLANDA: 89, 92, 104, 169, 211, 212,
 224, 236, 237, 238, 239, 240, 244, 246,
 249, 251, 256
 HORNOS (cabo de): 49, 93
 HUACA CHOTUNA: 9
 HUACHO: 43
 HUAILAS (provincia de): 195
 HUAINARIMA: 115
 HUALLAGA: 131
 HUAMANGA: 38, 57, 77, 122, 125, 126,
 210, 221
 HUANCAPETI: 264
 HUANCVELICA: 142, 150, 195, 207,
 221, 263
 HUANCHACO: 45, 201, 245
 HUANUCO: 74, 199
 HUARINA (Guariña): 58, 76, 77, 78
 HUARMY: 228, 245
 HUASCO: 217
 HUAURA: 40, 42, 210
 HUAYNA-PUTINA (volcán): 221
 HUERPA: 116

I

- IBERICA (península): 87
 ICA: 16, 136, 214
 INDIAS: 7, 13, 29, 33, 60, 68, 80, 84,
 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 103,
 110, 137, 149, 169, 174, 193, 194, 197
 INDIAS OCCIDENTALES: 211, 240

INDIAS ORIENTALES: 211, 221, 232, 248
 INGLATERRA: 89, 92, 96, 97, 98, 100, 101, 103, 104, 152, 153, 154, 158, 193, 196
 INSULAS SALOMONIS: 141
 INAQUITO: 36, 67, 86, 114

IRLANDA: 104
 ISABELA (isla, Nina Chumbi): 22
 ISLAS DEL GALLO: 116
 ISLAS DEL REY SALOMON: 141
 ISTMO DE PANAMA: 95, 98
 ITALIA: 29, 31, 78, 106

J

JAEN: 74
 JAMAICA: 90
 JAQUIJAHUANA (Jaquijaguana): 36, 78, 80, 81, 109, 115, 124
 JAUJA: 61, 75, 76, 78, 125

JAVA: 159, 188
 JOBREGAS: 168
 JUAN FERNANDEZ (islas): 232, 241, 242

L

LA BUENAVENTURA (puerto): 123
 LADRONES (islas): 217
 LA GALERA (isla): 140
 LA HABANA: 96, 204
 LA HAYA: 236
 LAMAS: 131
 LAMBAYEQUE: 9, 226
 LA PAZ: 116
 LA PLATA (villa de): 64, 76, 221, 231
 LA PUNTA: 250, 254
 LAS PERLAS (archipiélago): 65
 LEON: 50, 51, 59
 LIMA: 7, 9, 11, 26, 27, 40, 42, 44, 46, 50, 61, 62, 63, 64, 70, 77, 95, 98, 102, 105, 106, 107, 114, 115, 120, 122, 123,

124, 125, 126, 134, 135, 136, 139, 140, 147, 148, 152, 163, 166, 180, 181, 183, 184, 193, 203, 204, 207, 210, 211, 219, 220, 222, 224, 226, 228, 230, 232, 238, 240, 242, 243, 244, 249, 251, 252, 259, 265

LIMATAMBO: 220
 LISBOA: 64, 237
 LOBOS (isla): 201
 LOJA: 74
 LONDRES: 174
 LORETO: 231
 LOS ANGELES (bahía de): 99
 LOS REYES (Lima): 160
 LOS REYES (puerto): 157

M

MADRID: 7, 15, 26, 27, 31, 37, 38, 46, 67, 105, 119, 122, 194, 232
 MAGALLANES (estrecho): 20, 49, 93, 97, 98, 99, 100, 101, 127, 128, 130, 143, 152, 153, 154, 160, 162, 163, 165, 166, 169, 171, 172, 173, 174, 181, 183, 185, 196, 212, 213, 218, 271, 225, 232
 MAGALLANES (villa del Rey Don Felipe): 99

MALVINAS (islas): 196
 MANILA: 143, 206
 MAR CARIBE: 87, 97, 204
 MAR DEL NORTE: 13, 87, 93, 98, 163, 168, 199
 MAR DEL SUR: 5, 9, 13, 32, 33, 46, 48, 49, 60, 93, 97, 99, 101, 121, 122, 128, 154, 155, 160, 161, 162, 163, 165, 168, 182, 189, 196, 199, 212, 221
 PACIFICUM: 122

- MARGARITA (isla): 133
 MAR PACIFICO: 121
 MARQUESAS DE MENDOZA (isla de las): 205, 220
 MATANZA (islas de la): 133
 MARTINICA: 90
 MAULE: 10, 107
 MAYO (río): 131
 MEDITERRANEO: 107
 MERIDION: 5
 MEXICO: 76, 86, 87, 93, 96, 101, 118, 120, 137, 141, 142, 149, 158, 195, 207, 210, 220, 229, 239, 263
 MICRONESIA: 220
 MILAN: 38, 109
 MINDANAO: 99, 158, 206
 MOCHA (islas Santa María): 218, 225
 MOCOMOCO: 132
 MOLUCAS (islas): 229
 MOMPICHE (bahía): 157
 MONDEJAR: 118, 120
 MONZON: 31
 MOQUEGUA: 211

N

- NAPO: 35, 36
 NAPOLES: 231
 NAUTA: 131
 NICARAGUA: 50, 59, 60, 141, 176
 NIEBLA: 81
 NINA CHUMBI (isla): 21, 22
 NOMBRE DE DIOS: 50, 65, 66, 68, 70, 73, 96, 97, 117, 118, 152
 NOMBRE DE JESUS: 99, 173, 185
 NUESTRA SEÑORA DE LOS RE-
 MEDIOS (puerto): 129
 NUESTRA SEÑORA DEL VALLE (bahía): 129
 NUEVA CASTILLA (Perú): 16, 37, 96, 147, 180
 NUEVA ESPAÑA (México): 87, 95, 96, 101, 127, 137, 160, 180, 229
 NUEVA GRANADA: 176
 NUEVAS HEBRIDAS: 220

O

- OCEANIA: 93
 OCEANUS PERUVIANUS: 122
 ORURO: 219
 OSORNO: 51

P

- PACASMAYO: 8
 PACIFICO (Océano): 5, 85, 93, 97, 98, 99, 100, 101, 121, 153, 155, 156, 159, 162, 163, 181, 184, 185, 186, 187, 192, 193, 195, 212, 213, 215, 216, 222, 224, 232, 233
 PACIFIC SUR: 173
 PACHACAMAC: 60, 62, 125
 PAISES BAJOS: 107, 194, 211, 236, 238
 PAITA: 45, 108, 116, 136, 143, 147, 187, 201, 203, 205, 229, 239, 266
 PALENCIA: 118
 PANAMA (isla de Flores): 5, 11, 12, 31, 33, 34, 40, 45, 47, 50, 52, 57, 61, 64, 65, 66, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 85, 87, 93, 94, 95, 96, 98, 105, 107, 117, 120, 143, 152, 162, 181, 188, 203, 215, 218, 230, 243, 244, 250, 253
 PARACAS: 186
 PARIS: 26, 174
 PASADO (cabo): 13
 PASION (puerto de la): 59
 PASTO: 66
 PATAGONIA: 100, 185
 PENINSULA: 109, 110
 PERICO (Panamá): 95, 161,
 PERNAMBUCO: 172

PERU: 6, 7, 9, 10, 11, 18, 19, 22, 23,
24, 25, 26, 28, 31, 32, 33, 34, 37, 39,
40, 44, 45, 46, 49, 51, 56, 57, 59, 60,
61, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 72, 73,
74, 75, 80, 86, 87, 88, 91, 93, 94, 95,
96, 97, 98, 101, 105, 107, 108, 109,
110, 111, 115, 116, 117, 118, 119, 121,
122, 123, 125, 126, 127, 131, 132, 135,
164, 167, 173, 175, 177, 180, 181, 182,
185, 187, 189, 196, 199, 200, 202, 210,
211, 212, 214, 215, 216, 219, 221, 222,
223, 224, 229, 237, 238, 239, 240, 241,
248, 255, 263

PIRU: 23

PISCO: 186, 245, 249, 252, 254, 257,
259, 260, 261, 263

PIURA: 44, 59, 64, 74, 77, 229

PLATA (isla de la): 44

PLYMOUTH: 97, 99, 100, 101, 143,
152, 153, 154, 158, 159, 160, 174, 185,
188, 192, 196

POLINESIA: 180

POLO ARTICO: 92

PONGO DE AGUIRRE: 131

PONIENTE (archipiélago): 140

POPAYAN: 57, 66, 176

PORTOBELO (Panamá): 85, 93, 95,
98, 137, 203, 207

PORTUGAL: 30, 86, 92, 103, 107, 117,
173, 184, 238

POSESION (bahía): 171

POTOSI: 85, 122, 149, 187, 195, 210,
218, 240, 242, 264, 265

PUCARA: 125

PUERTO DEL HAMBRE (Famine):
101, 173

PUERTO QUINTEROS: 143

PUERTO RICO: 91, 102, 117, 118

PUERTO VIEJO: 45, 47, 60, 74, 201

PUNA (isla): 25, 56, 57, 65, 187, 201,
257, 258

PUNTA DE SANTA ANA: 166

PUQUIURA: 175

Q

QUILCA: 41, 78, 128, 186

QUINTEROS (puerto): 100, 186

QUITO: 5, 18, 21, 27, 30, 44, 47, 50,
57, 59, 63, 64, 68, 75, 77, 159, 194,
207

R

RAMOS: 140

RAVENA: 78

RECUAY: 264

REGION DE LOS LLANOS (costa):
159

REY DON FELIPE (ciudad): 185

RIMAC (río): 244, 251

RIOBAMBA: 59

RIO DE JANEIRO: 170, 192, 225

RIO DE LA PLATA: 97, 101, 155, 163,
192, 193

RIO GALLEGOS (ensenada): 225

RIO NEGRO: 132

ROMA: 29, 78, 99, 103, 126

ROTTERDAM: 211, 213, 217, 237

S

SAINT ALBAN: 104

SALADA (bahía): 156

SALINAS (las): 46, 57

SALOMON (islas): 20, 139, 205, 206,
220

SAN CRISTOBAL (isla): 20, 140, 205

SAN DIMAS (isla): 140
 SAN FRANCISCO (cabo): 157, 158
 SANGALLAN (isla): 214, 215
 SAN JERONIMO DE YUSTE: 135
 SAN JOSE (caleta): 8
 SAN JUAN (río): 11, 128, 166, 171
 SAN JUAN DE LA POSESION: 172
 SAN JUAN DE PUERTO RICO: 96
 SAN JUAN DE ULUA (de Veracruz): 97, 121
 SAN LORENZO (isla): 43, 120, 156, 228, 246, 248, 249, 250, 261
 SAN LUCAR DE BARRAMEDA: 46, 67, 84, 93, 95, 117, 118, 137, 169, 174
 SAN MATEO (bahía): 12
 SAN MIGUEL: 44
 SAN PEDRO (isla): 205
 SANTA (pueblo): 160
 SANTA (puerto) 205, 218
 SANTA ANA (isla): 140, 172
 SANTA CATALINA (isla): 140
 SANTA CRISTINA: (isla): 205
 SANTA CRUZ (isla): 205
 SANTA ELENA (isla): 188

SANTA ISABEL (isla): 20, 140, 205
 SANTA MAGDALENA (isla): 205
 SANTA MARIA (isla): 67, 68, 70, 170, 186, 217, 225
 SANTA MARTA: 96
 SANTIAGO: 78, 196
 SANTIAGO DE CUBA: 96
 SANTIAGO DE QUITO: 59, 60
 SANTO DOMINGO: 63, 69, 70, 102, 117, 157
 SANTOS: 172
 SAN VICENTE (cabo): 87, 103; (estrecho): 233
 SAÑA (puerto): 136, 205, 219
 SETUBAL: 237
 SEVILLA: 26, 51, 80, 84, 85, 128, 137, 151, 169, 216, 260
 SIERRA LEONA (Guinea): 100, 159, 185, 248
 SIGUENZA: 51, 118
 SOUTHAMPTON: 174
 SUDAMERICA: 15, 97, 107, 212
 SURCO: 157, 255

T

TABOGA, isla de (archipiélago de las Perlas frente a Panamá): 65, 66
 TAHUANTINSUYO: 10, 107
 TALCAHUANO: 214
 TAMESIS: 158
 TARAPACA: 98, 143
 TERNATE (isla de las Molucas): 232
 TIERRA DEL FUEGO: 232
 TIERRA FIRME (provincia de): 30, 40, 50, 51, 64, 66, 87, 92, 95, 96, 98, 132, 137, 157, 170, 182, 183, 188, 201, 241
 TITICACA: 77

TOLEDO: 37, 51
 TOMAR: 107
 TORTUGA (isla): 204
 TRIMLEY ST. MARTIN (Condado de Suffolk, Inglaterra): 100
 TRUJILLO: 201, 221, 245
 TRUJILO (puerto): 41, 42, 44, 50, 60, 64, 73, 74, 76, 77, 116, 131, 140, 205
 TRUJILLO DE EXTREMADURA: 57
 TUMBES: 9, 12, 13, 24, 33, 34, 40, 44, 45, 47, 57, 64, 74, 76
 TUMBEZ: 25, 44, 45

U

UCAYALI: 131
 URCOCHA: 195

UTRECHT: 236

V

VALDIVIA: 128, 130, 196

VALENCIA: 67, 133

VALPARAISO: 95, 98, 100, 143, 156,
214, 225

VALLADOLID: 64, 67

VENELO (villa de): 67

VENEZUELA: 241

VERACRUZ: 97, 102, 142, 152

VERVINS: 107

VILCABAMBA: 134, 141, 175, 176

VILLACASTIN: 65

VILLACURI: 125

VILLANUEVA DE PUERTO VIEJO
(villa de la): 16

VITCOS (reducto): 41, 175

VISITACION (poblado): 140

VITORIA: 88

W

WESTFALIA: 236

WIGHT (isla de): 104

X

XAQUIXAGUANA: 81

XAUJAS (provincia): 60

XIPIXAPA (valle de): 21

Y

YUSTE: 134

Indice General

	<i>Pág.</i>
<i>DEDICATORIA</i>	VII
<i>AGRADECIMIENTO</i>	IX
<i>AL LECTOR</i>	XI
<i>PALABRAS INICIALES</i>	1
<i>NOTAS A PALABRAS INICIALES</i>	7
<i>INTRODUCCION</i>	8
Antecedentes náuticos: los umbrales del mito	8
Las primeras referencias náuticas	10
La identificación y búsqueda del país incaico: una embarcación inesperada	10
La balsa velera mercante de la Mar del Sur	12
El tráfico de balsas mercantes en la Mar del Sur: siglo XVI ...	14
Embarcaciones y armas inadecuadas: la barrera del mar	17
La expedición marítima de Túpac Yupanqui	20
La Conquista: atascamiento de la náutica incaica	23
Notas a la introducción	26
 <i>CAPITULO I</i>	
<i>LA ESCUADRA BASTARDA DE GONZALO PIZARRO</i>	28
Naves armadas contra el Virrey: raíces históricas	28
Las Nuevas Ordenanzas conocidas también con el nombre de Nuevas Leyes	30
La Capitulación de Toledo: aspectos navales	32
Principales acontecimientos: cuadro cronológico	36
La artillería de Chupas para armar naves	37
Siglo XVI: armas pesadas	39
Albores navales con Núñez Vela	40
Derrocamiento del Virrey por la Audiencia: nace la escuadra pizarrista	42
La extraña personalidad de Bachicao	46
Breves comentarios históricos	48
Notas al capítulo	53

CAPITULO II

<i>LA ESCUADRA DE PIZARRO BAJO EL PODER DE LA GASCA</i>	56
El relevo de Bachicao por Hinojosa	56
El nuevo Capitán General de la Armada	57
Conciencia naval de los conquistadores	59
La usurpación del poder	61
Gobierno de Pizarro	63
La misión conciliadora de la flota	65
Nombramiento y aprestos de La Gasca	67
Prevención real sobre corsarios	68
La defección de Hinojosa y sus capitanaes	70
La guerra psicológica de La Gasca	74
La batalla de Huarina	76
Jaquijahuana: derrota y ejecución de Gonzalo Pizarro	78
La nueva pólvora en Jaquijahuana	80
Notas al capítulo	82

CAPITULO III

<i>EL PANORAMA NAVAL PERUANO A TRAVES DEL SIGLO XVI: SINTESIS DE SU PROBLEMÁTICA REFERIDA AL MAR</i>	84
El monopolio comercial de España	85
Las rutas marítimas fijas: invitación al corso y piratería	86
Los ladrones del mar	88
Clases de piraterías en Indias	90
Consecuencias: tipos de tráfico marítimo	90
Mare clausum y Mare liberum	91
El Mar del Sur: tráfico, rutas y piratería	93
Francis Drake, negrero y corsario	97
Thomas Cavendish	100
Sir John Hawkins	101
Las causas del corso inglés en América	102
Corsarios y piratas ante la Santa Inquisición	105
La estrategia naval de los virreyes	107
Notas al capítulo	111

CAPITULO IV

<i>EL ACONTECER NAVAL PERUANO Y LOS QUEHACERES VIRREINALES AL COMENZAR EL REINADO DE LOS AUSTRIAS, EN ESPAÑA</i>	114
A manera de preámbulo	114
Mandato de La Gasca; zarpa su flota a España	115
Normalización del gobierno: virreyes durante los Austrias	118

El 2º Virrey: D. Antonio de Mendoza	120
El 3er. Virrey: D. Andrés Hurtado de Mendoza	126
Sistema naval cerrado y defensivo; el Conde de Nieva, IV Virrey	135
Quehaceres navales durante el gobierno de García de Castro	137
Notas al capítulo	144

CAPITULO V

<i>PREOCUPACIONES NAVALES VIRREINALES: DRAKE ATACA AL PERU. LA ECONOMIA COLONIAL EN EL PAIS Y AMERICA: SUS CONSECUENCIAS RELACIONADAS CON EL MAR</i>	147
D. Francisco de Toledo, quinto Virrey del Perú	147
Síntesis del aspecto económico durante el gobierno de Toledo ...	148
Oro y plata: metas del corso británico	151
Ataques de Drake al virreinato del Perú	154
La reacción virreinal; postas, armadilla y fortificaciones	159
La armadilla de Toledo	160
La expedición de Sarmiento de Gamboa. Don Francisco de Toledo	162
La fortificación del Estrecho: viajes para lograrla	165
Fundación de las ciudades magallánicas	171
El epílogo magallánico	173
La cruel injusticia exterminadora de Toledo: Túpac Amaru	175
Notas al capítulo	178

CAPITULO VI

<i>EL CORSO INGLES. ALISTAMIENTO NAVAL PARA SU RECHAZO. UN ALMIRANTE HUANUQUEÑO EN 1594. INCURSIONES BRITANICAS SOBRE EL PERU. DERROTA DE HAWKINS. EXPEDICION A POLINESIA: LA CAPITANA BARRETO</i>	180
El Virrey D. Martín Enríquez de Almansa	180
Armadas del Mar del Sur	182
D. Fernando Torres de Portugal: aprestos navales	183
Incursión de Cavendish	184
Más prevenciones reales contra los corsarios	189
El Virrey D. Hurtado de Mendoza: su esfuerzo naval	189
Alarma sobre corsarios	192
Nuevos incentivos económicos para el corso	193
D. Beltrán de Castro y de la Cueva contra el corsario	197
Un Almirante peruano en 1594	198
El triunfo naval de Atacames	201
Segunda expedición de Mendaña a las Islas Salomón	204
El singular caso de la Capitana, Isabel Barreto	206

Término del gobierno del Marqués de Cañete	207
Notas al capítulo	208

CAPITULO VII

<i>ATAQUES DEL CORSO HOLANDES. ESFUERZOS NAVALES DEL PERU. INCURSION DE VAN NOORT. SPILBERG: EL COMBATE NAVAL DE CAÑETE. ERRORES TACTICOS. LE MAIRE</i>	210
El Virrey D. Luis de Velasco	210
La expedición del Almirante Mahu a Sudamérica	211
Quehaceres navales del Virrey Velasco	212
Los fracasos de Van Noort	216
Prosecución de la búsqueda: naufragio de la Capitana	217
El apoyo náutico de D. Gaspar de Zúñiga	219
Las peripecias navales del Virrey Montesclaros	220
Aprestos virreinales contra los corsarios	223
Las fuerzas de Spilberg	224
El combate naval de Cañete	226
Estado de la Armada; el gobierno de Esquilache	229
Descubrimiento del Estrecho de Le Maire	232
Notas al capítulo	234

CAPITULO VIII

<i>HOLANDA PRETENDE CONQUISTAR EL PERU. OFENSIVA NAVAL DEL ALMIRANTE L'HERMITE, DEFENSA LITORAL Y FRUSTRACION DE LA EXPEDICION CORSARIA. RAICES HISTORICAS</i>	236
El designio holandés y sus causas	236
El nuevo Virrey del Perú: su arribo a Lima	238
La ofensiva naval holandesa	240
Primeros ataques holandeses: defensa del Callao	244
Fallecimiento del Almirante L'Hermite	248
La Junta de Guerra: asesoría en la defensa	249
Los trabajos para defender la tierra	253
El arsenal holandés: recursos adicionales	255
Otras ofensivas pichilingues	256
Un canje desechado: ejecución en masa	260
Fin del bloqueo holandés; sus necesidades de agua	261
Guadalcazar: otros hechos de su gobierno	263
Notas al capítulo	267
<i>INDICE ONOMASTICO</i>	269
<i>INDICE TOPONIMICO</i>	283

La "Historia Naval del Perú" se terminó
de imprimir el mes de enero de 1981,
en los talleres gráficos de Editorial Científica S.R.L., sito en
Pasaje La Calera 280 - Ate,
Vitarte - Teléf. 237618