

# Los primeros contactos entre el Perú y los Estados Unidos \*

Por Félix Denegri Luna

Hasta muy avanzado el siglo XVIII pudo considerarse el Océano Pacífico un verdadero mar español con la sola excepción de la parte correspondiente a las costas asiáticas. El Gran Océano fue explorado inicialmente (siglo XVI y comienzos del XVII) por navegantes al servicio de España, como Magallanes, Elcan, Mendaña, Quirós y Torres. La toponimia evoca la presencia hispánica en las rutas transpacíficas: Filipinas, Islas Marquesas, Estrecho de Torres, Mar de Flores, islas Carolinas, islas Marianas o de los Ladrones, Monte Legazpi <sup>1</sup>.

(\*) A la memoria del ilustre historiador chileno Eugenio Pereira Salas, pionero de los estudios de los primeros contactos de los marinos de Nueva Inglaterra con el Pacífico Sur.

(1) Muy abundante es la bibliografía correspondiente a los viajes de los españoles en el Pacífico o Mar del Sur en los siglos XVI y XVII. Sólo nombraremos algunas obras significativas.

Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los Viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV...* (Buenos Aires, Editorial Guaranía, 1946), tomos IV y V.

Antonio Pigaffeta,

L.H. Parias, *Historia Universal de las Exploraciones*, publicada bajo la dirección de... (Madrid, Espasa-Calpe, S. A., 1968), tomos II y III.

Francesco Carletti, *My Voyage Around the World* (New York, Pantheon Books, 1964).  
Samuel Eliot Morison, *The European Discovery of America. The Southern Voyages. A. D. 1492-1616* (New York, Oxford University Press, 1974)

Hermann Buse, *Los Peruanos en Oceanía* (Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva, S. A., 1967).

Fernando P. de Cambra, *La Ricahembra Capitana*, Madrid, Editora Nacional, 1944.

Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes (1579-1584). Recopilación de sus relaciones sobre los dos viajes al Estrecho y de sus cartas y memoriales. Con un apéndice documental sobre su vida y sus viajes* (Buenos Aires, Emecé Editores, 1950), 2 tomos.

Amancio Landín Carrasco, *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa. Descubridor de las Islas Salomón, Poblador y Capitán General del Estrecho de Magallanes, Almirante de la Guardia de Indias* (Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1945)

Rosa Arciniega, *Pedro Sarmiento de Gamboa (El Ulises de América)* (Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1956).

A los barcos españoles seguirán los holandeses: uno de ellos, el *Hoorn*, perpetuará su nombre en el promontorio más austral y tormentoso de todos los continentes: el cabo de Hornos o Cape Horn para los de habla inglesa <sup>2</sup>. Debemos indicar que este cabo no es tal, sino el promontorio de una pequeña isla cercana a Tierra de Fuego <sup>3</sup>.

El litoral occidental del continente americano, desde California hasta el estrecho de Magallanes, fue recorrido en toda su longitud ya en el siglo XVI. Los marinos que dirigieron esos viajes de descubrimiento eran también españoles <sup>4</sup> si exceptuamos a Gian Battista Pastene <sup>5</sup>, genovés al servicio de España. Otros españoles buscaron con éxito mejores rutas; es el caso de Juan Fernández para la navegación entre el Callao y Valparaíso <sup>6</sup>.

Los mapas, derroteros y portulanos de la Corona española se conservaban secretos y su acceso a los extranjeros estaba prohibido. Tales elementos de navegación que hoy nos parecen muy imperfectos, no dejaban de prestar valiosos servicios <sup>7</sup>. Sólo en la segunda mitad del siglo XVIII se consiguió

Stephen Clissold. *Conquistador. The Life of Don Pedro Sarmiento de Gamboa* (London, Derek Verschoyle, 1954).

Enrique Ruiz—Guiñazú, *Proas de España en el Mar Magallánico* (Buenos Aires, Ediciones Peuser, 1945).

José Antonio del Busto Duthurburu, *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI*. (Lima, Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, 1973), 2 volúmenes.

Woodrow Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru* (Berkeley y Los Angeles, University of California Press), 1954.

(2) Samuel Eliot Morison, *The European Discovery of America. The Southern Voyages. A. D. 1492-1616* (New York, Oxford University Press, 1974), 730-738.

Allí encontrará el lector una breve pero magistral relación del descubrimiento del Cabo de Hornos hecho por los navegantes holandeses Willem Cornelison Schouten, natural de Hoorn, y Jacob Le Maire de Amsterdam, en el buque *Unitie*.

(3) "... Por último, el archipiélago de la Tierra del Fuego, formado por las islas Desolación, Santa Inés, y Clarence, Dawson, Tierra del Fuego, propiamente dicha, etc. En una de estas islas que lleva el nombre de Hermitas [u Hornos], se halla el célebre cabo de Hornos, que forma un promontorio notable por su configuración y altura". (Enrique Espinoza, *Jeografía Descriptiva de la República de Chile...* (Santiago de Chile, Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona, 1903), 23.

"Del mapa y del texto [del *Journal du voyage de Guill. Schouten dans les Indes* (Paris, 1618),] es evidente que el canal entre el cabo de Hornos y Tierra del Fuego fue ocultado por la niebla, así es que los descubridores holandeses nunca supieron que era una isla" (Samuel Eliot Morison, op. cit., 733-734).

(4) Véase los nombres que figuran en el mapa que aparece frente a la pág. 88 del tomo II de la *Historia Universal de las Exploraciones. El Renacimiento (1415-1600)* por Jean Amsler. La *Historia Universal de las Exploraciones* fue dirigida por L.—H. Parias y publicada por Espasa-Calpe, Madrid, 1968.

(5) Tomas Thayer Ojeda, *Formación de la Sociedad Chilena y Censo de la Población de Chile en los años de 1540 a 1565 con datos estadísticos, biográficos, étnicos y demográficos* (Santiago de Chile, Prensas de la Universidad de Chile, 1941), III, 21-58.

(6) José Toribio Medina, *El Piloto Juan Fernández Descubridor de las Islas que llevan su nombre y Juan Jufre, Armador de la Expedición que hizo en busca de otras. Estudio histórico por ...* (Santiago de Chile, Editora Nacional Gabriela Mistral Ltda. 1974).

(7) "*Meridiano...* Círculo máximo que pasa por los polos y el observador" (Julian Amich, *Diccionario Marítimo* (Editorial Juventud, 1956), 264, artículo "*Meridiano*").

La latitud pudo ser determinada siglos antes que la longitud, la que sólo alcanzó a precisarse en los buques después de 1760, hazaña que lograron ingleses y franceses con la construcción de los cronómetros marinos (Véase de Pierre-Jacques Charliat, "*El Tiem-*

fixar, gracias a los relojes de precisión, los meridianos, coordenadas geográficas de indispensable utilidad para la navegación de altura <sup>8</sup>.

Fue un fraile agustino, cosmógrafo y piloto, Andrés de Urdaneta <sup>9</sup>, quien en 1565 halló una ruta factible para los buques mercantes entre el Este y Oeste, navegando más al Norte y evitando los vientos que soplan hacia el Oeste. El descubrimiento hizo posible el Galeón de Manila, y así durante dos siglos y medio se transportaron a México las sedas de China, las especerías y otros codiciados artículos orientales para el consumo de América y Europa <sup>10</sup>. Y si los descubrimientos españoles tuvieron su punto de partida en los puertos peruanos del Callao (Mendaña, en su primer viaje, Quirós y Torres) y Paita (Mendaña en su segundo viaje) <sup>11</sup>, la ruta trans-

---

po de los Grandes Veleros" en L.—H. Parias (director de la publicación), *Historia Universal de las Exploraciones* (Madrid, Espasa-Calpe, 1968), III, 187-191). Por las circunstancias anotadas sólo a partir de los viajes de los navegantes Bougainville y Cook se puede lograr cartas de navegación precisas.

No obstante sus imprecisiones, sus graves defectos y omisiones, los viejos mapas, portulanos y derroteros servían, o al menos ayudaban, a los navegantes en sus peligrosas travesías. Los españoles, particularmente en lo referente a información marítima de la Costa Occidental de América del Sur, trataron de mantenerla fuera del conocimiento de los extranjeros, hasta fecha tan avanzada como 1789, cuando el Virrey Croix ordena castigar a un piloto portugués del buque peruano *Tartana*, "porque tuvo confianzas con los ingleses, que pasaron a su bordo, manifestándoles la carta de marear, explicándoles los puertos contenidos en ella y su graduación...". ("Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virrey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de Abril de 1784 hasta 25 de Marzo de 1790", en [Manuel Atanasio Fuentes], *Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje Español* (Lima, Librería Central de Felipe Baily, 1859), V, 263).

(8) Como hemos indicado en la nota anterior, la longitud sólo pudo establecerse con precisión gracias al cronómetro marino, antes las inexactitudes de las cartas marinas podían, y de hecho eran, de cientos de millas, por ejem., para una isla del Pacífico.

(9) Fray Andrés de Urdaneta, nacido en Vilafranca (Guipúzcoa), en 1498, murió en México en 1568. Después de haber servido bajo las banderas de Carlos V, donde llegó a capitán, ingresó en la orden de San Agustín. Como religioso se distinguió por sus estudios astronómicos. (*Enciclopedia Espasa*).

Cuando el príncipe Felipe, después Felipe II, decidió conquistar las que después se llamarían en su honor Islas Filipinas, "Urdaneta fue llamado del monasterio donde vivía retirado desde 1552 . . . destinado a la expedición que Miguel López de Legazpi condujo, en 1564, con cinco navíos y cuatrocientos hombres, saliendo del puerto de Navidad. La misión era organizar el comercio de las especias y después enviar lo más aprisa posible un navío cargado, estableciendo un camino de regreso hacia la América Central.

Urdaneta guió la flota por el itinerario conocido por Villalobos y llegó a las Filipinas el 3 de febrero de 1565. . . Pronto fue cargado un barco que al mando de Urdaneta, partió para la travesía del Pacífico de Oeste a Este". (Jean Amsler, "El Renacimiento (1415-1600)" en L.—H. Parias (director de la publicación), *Historia Universal de las Exploraciones*. (Madrid, Espasa-Calpe, 1968), II, 324-325).

(10) "En 1565 [—dice el historiador norteamericano W. Borah—], el piloto-monje Urdaneta finalmente encontró la tan pensada ruta de retorno del Lejano Oriente a Nueva España, navegando muy al Norte de la zona donde prevalecen los vientos hacia el Oeste. Su descubrimiento hizo posible la comunicación con las Filipinas a través del Pacífico, e inició dos siglos y medio de navegaciones de los galeones de Manila, cargando sedas, especias y otros productos del Este para su consumo en América y Europa. Manila, fundada en 1571, rápidamente vino a ser el centro del tráfico con los chinos y otros pueblos del Lejano Este" (Woodrow Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between México and Peru* (Berkeley y Los Angeles, University of California Press, 1954), 116).

(11) Hermann Buse, *Los Peruanos en Oceania. Geografía y Crónicas del Pacífico* (Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva, S. A., 1967), 233-337.

pacífica comercial correrá entre Manila y Acapulco <sup>12</sup>. Los hermosos mantones chinos todavía se recuerdan como "Mantones de Manila", pues ésta era la vía por donde nos llegaban <sup>13</sup>.

Pero en el siglo XVIII la situación cambia y la investigación científica desempeña el principal papel en las exploraciones marítimas, especialmente a partir del francés Bougainville (1768), influido por el geógrafo Charles Bosses <sup>14</sup>, y los inmortales viajes del británico James Cook (1769 - 1779) inspirados por el científico escocés Alexander Dalrymple <sup>15</sup>, cuando los buques exploradores, además de la tripulación habitual (marinos e infantes de marina), conducen a bordo a científicos provistos de bibliotecas y laboratorios.

A partir de estos periplos transpacíficos, la navegación del Gran Océano fue dejando de ser una incierta aventura para tornarse en quehacer técnico <sup>16</sup>. Los grandes exploradores acometieron el exacto levantamiento cartográfico del Pacífico, estableciendo latitudes y meridianos. Los viajes de Bougainville y Cook demostraron de manera sorprendente la pobreza de las informaciones en materia de longitud y la insuficiencia de las antiguas cartas marítimas <sup>17</sup>, mucho más deficientes que las terrestres, que se beneficiaban de las triangulaciones y observaciones astronómicas, obtenidas sobre puntos estáticos.

Y el Pacífico dejó de ser misterio gracias a los trabajos de esos esforzados navegantes y sus continuadores. Ahí están los nombres ilustres de la Geografía Universal, como La Pérouse, Malaspina, Fitzroy, Du Petit Thouars <sup>18</sup> y tantos otros, a los que debe sumarse el aporte de los libros de

(12) Véase nota 10.

(13) "Mantón... de Manila. fam. El de seda y bordado, que procede, de ordinario, de la China" (Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española* (Madrid, 1970), 842).

(14) Véase el trabajo de A. Carey Taylor, Charles de Bosses, the Man behind Cook" en National Maritime Museum. *The Opening of the Pacific —Image and Reality*, Greenwich, Maritime Monographs and Reports, N° 2, 1971, 3-9.

(15) *Ibidem*, 3-13.

(16) "Sin longitud conocida no se sabe dónde se está; sin punto fijo astronómico no se sabe a dónde se va. De nada servía explorar las extensiones del océano para descubrir en él islas afortunadas, ya que era imposible volverlas a encontrar. El galeón de Acapulco, que unía América con Manila, pasó durante siglos al lado de las de Hawai, sin suponer este paraíso, o al menos esta base de refrescos" (Pierre-Jacques Charliat, "El tiempo de los grandes veleros" en L.—H. Parias, *Historia Universal de las Exploraciones* Madrid, Espasa-Calpe, S. A., 1968), III, 187.

(17) *Ibidem*, III, 187-189.

(18) Los Dupetit-Thouars son los miembros de una familia que honró los fastos de la Marina de Guerra de Francia. Uno de ellos está muy ligado a la Historia del Perú, fue el Almirante Bergasse, mas al que nombramos es al Almirante Abel-Aubert Dupetit Thouars (1793-1864), que se distinguió en diversas empresas militares y políticas, como también en trabajos hidrográficos en Terranova y Argelia. Dio la vuelta al mundo en la fragata *Venus* (1837-1839), intervino en la exploración del Pacífico y ocupó Tahiti (Estos apuntes los extractamos de Jean-Paul Faivre, *L'Expansion Française dans le Pacifique de 1800 á 1842* (París, Nouvelles Editions Latines, 1953), véase Índice pág. 536 para las referencias sobre Dupetit-Thouars (Abel-Aubert); y la *Enciclopedia Espasa*, artículo Dupetit-Thouars, (Abel Aubert).

bitácora de balleneros, mercantes y naves de guerra <sup>19</sup>, que permitieron trazar, con rasgos cada vez más precisos, el mapa del universo.

En 1776 los próceres de la independencia de los Estados Unidos de América, llamados con razón los "Founding Fathers", proclamaron el 4 de julio en la ciudad de Filadelfia la libertad de una nueva nación, pequeña en sus orígenes pero llamada a ser, como lo es hoy, la potencia más grande de la tierra.

Ya desde antes de la independencia, en una pequeña isla llamada Nantucket <sup>20</sup>, cercana a las costas de Massachusetts, en la Nueva Inglaterra, el coraje y la pertinacia habían llevado la industria ballenera a progresos nunca antes alcanzados <sup>21</sup>.

Desde los tiempos prehistóricos, los hombres conocieron y aprovecharon la riqueza de las ballenas <sup>22</sup>. En algunos casos les habían dado caza, como creemos hicieron los antiguos peruanos, entre otros indígenas precolombi-

(19) Véase de Richard C. Kugler, Director of the Whaling Museum, New Bedford, Mass., "The Penetration of the Pacific by American Whalemens in the 19th century" en National Maritime Museum, Greenwich, *The Opening of the Pacific-Image and Reality*, Maritime Monographs and Reports, N° 2, 1971, 22.

(20) "Nantucket, isla de Massachusetts, en los Estados Unidos, que tiene seis leguas de largo y 4 de ancho. Cógese en ella mucho heno; pero la agricultura está descuidada y los habitantes prefieren dedicarse a la pesca de la ballena; a 8 leguas de Cape Cod.— Ciudad capital de la isla y puerto de mar, con unos 6,800 habitantes de población. a 50 leguas S.S.E. de Boston..." (M. Malte-Brun, *Diccionario Geográfico Universal, que contiene la descripción de todos los países del Mundo...* (Paris, Librería de Mame y Delauney-Vallée, 1828), II, 103).

Según la *Encyclopaedia Britannica* (Edición de 1963), fue el centro de la industria ballenera. La isla tiene casi 15 millas de largo y una anchura promedio de 3 millas.

Nantucket fue descubierta por los europeos en 1602, y dada a la Compañía de Plymouth en 1621, quien la vendió a Thomas Mayhew en 1641. Colonizada la agricultura nunca fue un éxito, volviéndose la actividad a la pesca, construcción naval y al comercio. A comienzos del siglo XVIII se inició la caza de ballena, habiéndose llegado a la mayor altura en el mundo en los días de la Revolución Americana. La población que alcanzó a 6,094 habitantes en 1860, a raíz del decrecimiento de la actividad ballenera, bajó a 2,797 en 1920.

La isla de Nantucket en la actualidad es un centro de turismo.

La capital y puerto de Nantucket, se llamó en sus inicios Sherburne, cambiando su nombre por el de Nantucket en 1795. La Enciclopedia Espasa, de donde tomamos los datos de este párrafo, dice: "Su puerto, que antes se conceptuaba el primero del mundo para la pesca de la ballena, está hoy muy decaído por diferentes causas". Sus habitantes, agrega, son cuáqueros y se dedican a la pesca.

También Antonio Alcedo en su *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América...* (Madrid, Imprenta de Blas Román, 1788), III, le dedica un artículo relativamente largo a Nantucket, realzando las grandes aptitudes de sus hombres para la caza de la ballena, "que es la principal ocupación de sus habitantes, que pocos años hace han llegado para ello hasta Groenlandia; y si los hubieran fomentado los ingleses, se aborrarian ahora la excesiva cantidad de huesos de ballenas que compran a los holandeses..." (*Op.cit.*, III, 283).

(21) Edouard A. Stackpole, *The Sea-Hunters. The New England Whalemens During Two Centuries. 1635-1835* (Philadelphia, J. B. Lippincott Company, 1953), 59-65.

(22) Véase de Félix Denegri Luna, *Historia Marítima del Perú. 1826-1851* (Lima, Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, 1976), tomo VI, volumen 2°, nota 24, págs. 409-414, donde se trata de la caza de la ballena por los indios precolombinos del Perú y América del Norte. Desde tiempos prehistóricos el hombre aprovechó de la ballena. No se puede precisar desde cuando los hombres cazaron los grandes cetáceos, pero desde tiempos remotos usaron de las ballenas que varaban en las playas, a lo menos para aprovechar sus huesos.

nos <sup>23</sup>. Pero tanto éstos, como los europeos y asiáticos sólo se atrevieron a cazar un tipo de ballena, la *ballena buena*, llamada así por la lentitud de sus desplazamientos y porque después de muerta permanecía a flote <sup>24</sup>.

Los de Nantucket se proyectaron mucho más lejos. No sólo en lo geográfico: sus buques recorrieron los siete mares <sup>25</sup>; también fueron los primeros en cazar el cachalote o ballena de esperma <sup>26</sup>. A mediados del siglo XVIII, habíanse liberado de la necesidad de cocer la grasa de ballena en las playas, pues se las ingeniaron para construir grandes pailas recubiertas de ladrillos, que llevaban en sus buques, y así podían navegar sin tocar costa alguna por varios meses <sup>27</sup>; también inventaron la grácil chalupa ballenera a comienzos del siglo XIX <sup>28</sup>. Tal fue la eficacia alcanzada, que sus modelos los aceptaron todos los balleneros occidentales y se mantuvieron casi estáticos hasta fines del siglo XIX <sup>29</sup>.

Hacia fines del siglo XVIII las ciudades europeas empezaron un pro-

Históricamente se registra que: "Los primeros que poseyeron el valor y habilidad necesarios para matar una ballena fueron los esquimales y los escandinavos, aunque probablemente los primeros iniciaron dicha actividad un poco antes. Sin embargo, algunos marineros escandinavos alanceaban ya a las ballenas frente a la costa en el siglo IX... Los siguientes cazadores de ballenas de que se tiene noticia fueron los vascos, que arponeaban y alanceaban a dichos animales en el Golfo de Vizcaya, arrastrando luego sus cuerpos a tierra..." (Peter Freuchen y David Loth, *El Libro de los Siete Mares* (Barcelona, Luis de Caralt, editor, 1959), 353).

(23) Ver de Félix Denegri Luna, *op.cit.*, tomo VI, vol. 2º, nota 24, págs. 409-414.

(24) La ballena buena o "right whale" se desplaza a una velocidad entre los dos a seis nudos, suele pasar gran parte de su vida en aguas costeras y flota después de muerta (Datos tomados de David O. Hill, "Vanishing Giants: a biography. A survey of known facts about the life and habits of Earth's great whales" en *Audubon* (New York, National Audubon Society, Enero de 1975), Vol. 77, N° 1, 106-107).

(25) Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*, (New York, Argosy-Antiquarian Ltd., 1964), I, 1-4, "...los hombres que llevaron el nombre y la fama de la pequeña isla de Nantucket a todo puerto accesible del globo" (*Ibidem*, I, 22).

(26) "The first sperm whale taken by Nantucket whalers was captured by Christopher Hussey, about the 1712, and the capture, destined to effect a radical change in the pursuit of this business, was the result of an accident" (Alexander Starbuck, *op.cit.*, I, 20).

Debe verse Edouard A. Stackpole, *the Sea-Hunters...*, 27-29.

(27) "One exception to the static nature of this technology should be noted, Though it predates the 19th century by 50 years. It was a fundamental change, and consisted of the introduction aboard the vessel of the trywoks, the great iron pots encased in brick, in which the blubber would be rendered and the oil 'tried-out'. In the 1750's, American vessels first appeared with tryworks, and thus liberated from the necessity of bringing blubber to port at least to a nearby shore to commence 'Boiling', they began the everlengthening voyages that would before long bring them to the Pacific" (Richard C. Kugler, "The Penetration of the Pacific by American Whalers in the 19th Century" en National Maritime Museum, *The Opening of the Pacific Image and Reality* (Greenwich, Maritime Monographs and Reports, N° 2, 1971), 20).

(28) "The whaleboats themselves had, by 1800, evolved into the form they retain throughout the century, though some variations in overall length occurred. The standard boat was 27 or 28 feet in length..." (*Ibidem*, 21).

(29) "The innovations that transformed the practices of almost every other American industry were absent in the whale fishery, and one scarcely exaggerates at all saying that the whalers who embarked at Nantucket in 1800 could have sailed from New Bedford in 1850 or indeed in 1922 on that port's last square rigged whaleship, that could have sailed and pursued his craft and perform his duties as they were taught him a century earlier" (*Ibidem*, 20).

ceso de rápido crecimiento y las necesidades de iluminación acrecentáronse proporcionalmente. El sebo vegetal y de los animales domésticos era escaso y maloliente; fue preciso recurrir al aceite de ballena y, más adelante, a la esperma, que se obtenía únicamente de los cachalotes, que sólo cazaban los balleneros norteamericanos <sup>30</sup>.

A medida que se intensificaba la caza de la ballena en las viejas áreas del Atlántico, los cetáceos comenzaron a ralearse y los hombres de Nueva Inglaterra llevaron su búsqueda a zonas cada vez más alejadas de sus propias costas. Tal afán abriría las aguas del Pacífico Sur a navegantes que ya no serían los del Imperio Español <sup>31</sup>.

Por otra parte, tomando como centro Boston, New York y Baltimore, los emprendedores marinos-comerciantes norteamericanos impulsaban sus actividades con creciente éxito. Su dinamismo, que ya desde antes de la Independencia se había mostrado en la zona del Caribe, o sea, en las Indias Occidentales y en el comercio con Gran Bretaña <sup>32</sup>, a raíz de la guerra revolucionaria tropezó con el obstáculo de los puertos británicos cerrados y, en consecuencia, hubo de buscar nuevos mercados <sup>33</sup>. Con intrepidez así lo hicieron, y el pabellón de la nación americana ondeó no sólo en los puertos europeos sino también en los del Mediterráneo y en las costas africanas del Atlántico <sup>34</sup>.

Por esos años el mundo europeo vióse envuelto en sucesivas luchas. España enfrentó unas veces a Francia y otras —más numerosas— a Inglaterra, potencias que en lo naval aventajaban netamente a España. Con dolor tuvo ésta que comprobar que sus buques eran barridos de los mares y necesitaban refugiarse en sus propios puertos. Ni allí estaban a salvo, especialmente de las depredaciones de los indomables marinos británicos, verda-

(30) "En el siglo XIX, y antes del uso del petróleo, las ballenas constituían una fuente preciosa de luz artificial, así como de aceite para fabricar jabón y de varillas para corsés y paraguas" (Peter Freyhen y David Loth. *El Libro de los Siete Mares*, ya citado, 353-355).

Hacia 1770, dice Edouard A. Stackpole: "Sperm oil continued to be the aristocrat of oils for lighting, and lubricating machinery. Whale oil was a less expensive lighting fluid, and was also used in the making of soap and the finishing of leather and wool products. The colonial whalers —or more properly the New Englanders— slowly took full control of the London sperm-oil market..." (*Op. cit.*, 48).

Como es sabido las velas de sebo despiden un olor desagradable y, en consecuencia, cuando aparecieron las velas de esperma estas se hicieron de inmediato las favoritas, y así, desde Chuquisaca, la actual ciudad de Sucre, el Gran Mariscal de Ayacucho, Antonio José de Sucre, el 28 de julio de 1826, escribía a su compatriota el coronel León Galindo: "Agradesco las 68 espermas que vienen tan bien, cuanto que no sabía las velas de que servirme para el baile del 6 de agosto. Tómeme V. algunas cajas de las que vienen, procurando sean de las velas gruesas; y me pasará la cuenta de todo. Dispense V. esta molestia" (*Documentos para la Historia de Bolivia-Cartas del General Antonio José de Sucre, Gran Mariscal de Ayacucho* (La Paz. Litografía e imprenta "Moderna", 1918), 51).

(31) Edouard A. Stackpole, *op. cit.*, 51-65 y 145-163.

(32) Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts. 1783-1860* (Boston, Mass., Houghton Mifflin Company, 1941), 18-26.

(33) *Ibidem*, 27-40.

(34) *Ibidem*, 32-40.

deros señores de los mares <sup>35</sup>. Clara conciencia tuvieron algunos dirigentes españoles del riesgo que implicaba el corte de las comunicaciones entre la Península y el Imperio de Ultramar. Ese sería el fin del viejo imperio hispano y, por eso, empeñáronse con ahínco sus gobernantes en mejorar la Marina. Algo se empezó a lograr en las décadas de 1780 y en la que se inició en 1790.

“Lamentablemente, [citamos textualmente a los historiadores españoles Mercader y Domínguez], la guerra entre España e Inglaterra, que estalló en 1796 a consecuencia de la alianza de Carlos IV con la República Francesa, interrumpió ese brillante desarrollo. Durante siete años, hasta la paz de Amiens en 1802, la navegación española quedó suprimida del Atlántico, acorralada en el Mediterráneo. Fueron años de grandes trastornos

(35) “La rupture, on l’attend plus tot. A la fin du XVII<sup>e</sup> siecle, quand toutes les Cours d’Europe préparent le partage, quand less liaisons impériales ont practiquement cessé d’exister au terme d’une phase B qui avait enrichi les Indes (du moins relativement autant qu’elle avait appauvri l’Espagne peninsulaire), a une époque ou l’empire se réduit pratiquement a une communaute imprécise de sentiments et de culture. La présence de l’Espagne en Amérique est sauvée par le courage finale de Charles II et la sagesse politique de Louis XIV, beaucoup plus surement encore par la faiblesse de l’Espagne... L’Amérique reste espagnole dans la mesure ou, avec ou sans la clause d’Utracht (1713) elle est une Amérique ouverte grace a une division du travail qui, jusqu’au redressement desa années 1770-1780, laisse aux Espagnols l’ennui et le poids de l’adminitration et fait l’Amérique espagnole un Condominium des puissances maritimes au prorata de leur marine et de l’efficacité de leurs structures capitalistes: Anglaterre et France en tete, Holland loin derriere, telles sont les metropoles de facto de l’Amérique espagnole...” (Pierre Chaunu, *L’Amérique et les Amériques* (Paris, Librairie Armand Colin, 1964), 203).

“Two europeans powers, France and England, were each in a position to make damaging attacks upon the Indies. Each was stronger at sea than Spain in the eighteenth century. England was navally and commercially more aggressive and the more dangerous; but England and France were nearly always at odds, so that Spain could usually count on French support, direct or indirect, in defending the Indies against English attack. The arrangements did not always succeed, and Spain sometimes suffered damaging defeats. Although at the outbreak of the Franch Revolution the empire was substantially intact, it was obvious to intelligent Creoles that Spain was unable, by its own unaided efforts, to provide for their defense... The Indies were dependent on Spain for their supplies, only to the extent that the Spanish government, by regulation, could keep foreign traders out. It was in the Creole interest to let foreign traders in” (J.H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire* (New York, Alfred A. Knopf, 1966), 344-345).

“The long-term effect was vastly more important. If one had to put a date on Britain’s ultimate supremacy at sea, it would be that autumn and early winter of 1759... Holland, Spain and France, each in its turn, had also fought at sea with the hope of winning. With the three battles of 1759, the balance was irrevocably changed. The Dutch has been out of the running for many years; the morale of the Spaniards was already low; now the morale of the French was shattered, and it never really recovered. Henceforth, even through the great age of Napoleon, it was always without exception the British who sought a fight, because they were sure they would win, and the French and Spanish who tried to escape it, because they were sure in their hearts they would lose. The Royal Navy was in the command of the seas, and every one knew it was” (David Howarth, *Sovereign of the Seas. The Story of British Sea Power* (Londres, Collins, 1974), 235-236).

“For ten years before 1806 the American colonies of Spain, except during the brief truce of Amiens from 1802-4, had been cut off from the homeland by the Royal Navy; and enforced insolation which had accelerated the growth of an independent spirit, if only by encouraging trade with neutrals, as well, indeed, as illicit trade with Britain” (Introduction” a Gerald S. Graham y R.A. Humphreys, *The Navy and South America. 1807-1823. Correspondence of the Commanders-in-Chief on the South American Station* (Londres, The Navy Records Society, 1962), págs. XXIV y XXV.

económicos y financieros [para la Península y sus puertos]... En cambio, los puertos americanos no se vieron cerrados, pues la Corona decretó en 1797 el permiso de negociar —mientras durase la guerra— con los países neutrales, desde puertos nacionales y extranjeros... Según Pierre Chaunu, [uno de los más brillantes historiadores franceses contemporáneos], el decreto de 1797 sobre el permiso de comercio con buques neutrales es el preludio de la independencia de las colonias hispanoamericanas. Y ello no sólo porque implicaba la declaración de la incapacidad patente en que se hallaba España para mantener el vínculo oceánico vital, sino también porque permitió la irrupción y el comercio de los Estados Unidos en la parte meridional del Continente. Veintiseis buques de Boston visitaron los puertos de Chile y el Perú de 1788 a 1796; doscientos veintiseis, de 1797 a 1809. Veracruz, El Callao, La Habana, Buenos Aires, La Guaira, ningún puerto escapa a los emprendedores comerciantes yanquis <sup>36</sup>.

En su tercer viaje (1776-1778), como los anteriores, al servicio de la Marina Real Británica <sup>37</sup>, el célebre navegante escocés Cook, cuenta entre sus tripulantes a "John Ledyard, viajero visionario y entusiasta, quien fue el primero que llevó a los Estados Unidos informes sobre las tremendas posibilidades del comercio en el Pacífico. Aunque americano, Ledyard había servido como cabo de los infantes de marina del explorador inglés... y había visto los ojos radiantes de rapacidad con que los mercaderes chinos de Cantón compraban las pieles de nutria que él y sus compañeros habían comprado en forma casual a los indios de la costa Noroccidental de Norte América. 'Pieles que no habían costado al comprador seis peniques de libra esterlina [escribió Ledyard en la relación de sus viajes publicada en Estados Unidos en 1783—], fueron vendidas en China por cien dólares'. Inspirado por la visión de tales utilidades, retornó Ledyard a su país sintiéndose como el apóstol del tráfico entre Oregón y Cantón, en el que las pieles podían cambiarse por el te y las sedas de China" <sup>38</sup>.

La semilla plantada por Ledyard tardó en dar sus frutos; pero cuando los comerciantes de Boston y Nueva York leyeron en las publicaciones póstumas de Cook <sup>39</sup> que la versión de Ledyard era verdadera, un grupo de grandes comerciantes bostonianos decidió tentar fortuna <sup>40</sup>. Despacharon para ese viaje pionero la fragata *Columbia* de 212 toneladas de registro, acompañada por la balandra *Lady Washington* de 90 toneladas. Dieron vela

(36) J. Mercader y A. Domínguez, "La Epoca del Despotismo Ilustrado" en J. Vicens Vives, *Historia Social y Económica de España y América* (Barcelona, Editorial Teide, 1958), IV, 222.

(37) Foster Rhea Dulles, *America in the Pacific. A Century of Expansion* (Boston, Houghton Mifflin Company, 1938), 11.

(38) *Ibidem*, 11.

(39) El libro que publicó John A. Ledyard lo tituló, *A Journal of Captain Cook's Last Voyage to the Pacific Ocean* (Hartford, 1783). Al año siguiente se imprimió de James Cook y J. King, *A Voyage to the Pacific Ocean... for Making Discoveries in the Northern Hemisphere*.

(40) Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts*, ya citada, 44-51.

en Boston hacia el Sur en dirección al temido Cabo de Hornos, el 30 de setiembre de 1787 <sup>41</sup>.

La navegación de ambos barcos yanquis, los primeros que navegaron en el Pacífico, fue muy penosa y prolongada. Casi un año necesitaron para llegar al famoso Nootka Sound en las costas de Oregón.

El Virrey Teodoro de Croix, en su Memoria de Gobierno, fechada en Lima en 1790, recuerda que el "24 de mayo de 1788 se dejó ver de la Isla Juan Fernández, y a distancia de una legua del puerto, una embarcación que al parecer necesitaba auxilio para entrar y dar fondo en él... era fragata bostonesa, que venía desarbolada del trinquete, mastelero, de la mayor y con el timón desguarnecido, que llegaba a remediarse de aquellos daños al abrigo de la isla, y a socorrerse en ella de agua y leña que necesitaba: que su destino era regresar a su patria, después de haber solicitado el establecimiento de los rusos hacia las Californias" <sup>42</sup>. El capitán de la *Columbia*, John Kendrick, indicó que viajaba en conserva con la *Lady Washington*, de la que se había separado a consecuencia de un temporal <sup>43</sup>, pidiendo que se la auxiliase si recalaba en Juan Fernández.

El Gobernador de las islas Blas González, hizo inspeccionar la fragata yanqui. No encontró sino "cargazón de géneros comerciables, ni más armamento que dos cañones de a 4 en popa y cuatro pedreos a proa, y que efectivamente venía falto de agua y leña" <sup>44</sup>. En son de amistad González les proporcionó agua y leña y consintió que permaneciesen seis días para reparar sus averías; pero no permitió desembarcar a los tripulantes, que eran "cuarenta hombres, incluso doce muchachos" <sup>45</sup>.

Ignoraba el gobernador González, que los marinos norteamericanos no volvían en realidad a su patria, sino que estaban a mitad de camino de su puerto de destino, la Nootka Sound, en el litoral del actual Canadá.

El Virrey Croix desaprobó la conducta del gobernador de las islas de Juan Fernández, mostrando su preocupación por las consecuencias que pudieran derivarse de tales exploraciones en el Pacífico <sup>46</sup>. Para el Virrey la nacionalidad de los buques bostoneses era ambigua, ya que los hace pertenecer a la República Bostonesa, pero en el titulillo marginal llama a la *Columbia*, "fragata inglesa" <sup>47</sup>.

Las preocupaciones del Virrey no eran nuevas. Meses antes, el 20 de marzo, al arribar al Callao la fragata *Los Placeres* trajo la noticia de ha-

(41) *Ibidem*, 47.

(42) Teodoro de Croix, "Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virrey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de Abril hasta 25 de Marzo de 1790" en Manuel Atanasio Fuentes (editor), *Memorias de los Virreyes que han gobernado en el Perú, durante el tiempo del Coloniaje Español* (Lima, Librería Central, 1859), V, 254).

(43) Samuel Eliot Morison, *op. cit.*, 47.

(44) Teodoro de Croix, *Relación*, V, 254.

(45) *Ibidem*, V, 254.

(46) *Ibidem*, V, 255-256.

(47) *Ibidem*, V, 254-256.

berse encontrado “en la altura de 50 grados al Sur, [esto es muy al Sur de la isla de Chiloé], una fragata inglesa forrada en cobre <sup>48</sup>, cuyo capitán había pasado a bordo de *Los Placeres*, y le dijo al de ésta, que venía a pesca de ballenas” <sup>49</sup>. Los marinos de la fragata española afirmaron que la inglesa era una ballenera. No cabe duda de que ese buque era la *Emelia*, de bandera británica, y llevaba como capitán a James Shields y de primer piloto a Archaelaus Hammond, los dos yanquis de Nantucket <sup>50</sup>. Hammond fue el primer anglosajón que cazó y mató un cachalote en el Pacífico Sur <sup>51</sup>.

Pero la *Emelia* no sólo navegó al Sur de Chiloé. El 23 de abril, a las 6 de la tarde, fue vista desde el puerto peruano de Ilo. Luego se la divisó en las cercanías de Mollendo y tuvo comunicación con el buque guanero peruano *La Tartana* en las proximidades de la Isla de Patillo <sup>52</sup>.

De esta manera los marinos yanquis tomaron los primeros contactos con el Perú. Era el año de 1788.

Entretanto, la *Columbia* y la *Lady Washington* cumplieron su periplo. Llegaron a Nootka Sound en agosto, donde invernarón y adquirieron las pieles de nutria, que después llevarían a China, para volver a Boston con productos orientales el 9 de agosto de 1790. El libro de bitácora de la *Columbia* registra una navegación de 41,899 millas. Con ese viaje se abrió a los marinos y comerciantes de Boston el tráfico comercial con la China <sup>53</sup>.

En 1789 España e Inglaterra disputaron con violencia sobre sus respectivos derechos a la costa Occidental de Norteamérica, afirma el historiador americano Foster Rhea Dulles: “Ninguna atención fue dada a los dos buques norteamericanos en Nootka Sound durante esta controversia y nadie consultó con los Estados Unidos sobre derechos de navegación, comercio o colonización del Océano Occidental. Los comandantes de esos buques mercantes, interesados sólo en el comercio, que era el objetivo de su largo viaje, no pudieron concebir el rol que su país estaba destinado a jugar en los asuntos del Pacífico. Ellos fueron pasivos espectadores de eventos fuera de su control. Pero había un funcionario español, el Virrey del Perú, quien vio más claro el portento de la presencia de la *Columbia* y la *Lady Washington* en la costa Nor Oeste y miró el futuro más proféticamente de lo que lo habían hecho Ledyard o Jefferson.

“Nosotros no debemos sorprendernos [—informaba este funcionario al Ministro de Relaciones Exteriores de Madrid—] que los colonos ingleses de América, republicanos e independientes, están llevando a la práctica el designio de descubrir un puerto seguro en el Mar del Sur y tratan de man-

(48) Eugenio Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809* (Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1971), 40-41.

(49) Teodoro de Croix, *Relación*, V, 259.

(50) Edouard A. Stackpole, *The Sea-Hunters*, ya citado, 145; y Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 40-41.

(51) Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 41 y 41n18; y Edouard A. Stackpole, *op. cit.*, 145.

(52) Teodoro de Croix, *Relación*, V, 260.

(53) Samuel Eliot Morison, *op. cit.*, 44.

tenerlo viajando a través del inmenso territorio de este continente. Mucho más viajes con este fin pueden esperarse de una activa nación, que basa todas sus esperanzas sobre la Gran China y de India, si tiene éxito en establecer una colonia en las costas occidentales de América” 54.

Tanto el Virrey del Perú como el de México comunicaron a Madrid sus temores. Los españoles hicieron esfuerzos por desplazar a los ingleses de las costas occidentales de lo que hoy son los Estados Unidos y Canadá, pero las sucesivas guerras en que se vieron envueltos con Inglaterra y Francia, los habían debilitado en lo militar 55 y en lo económico. Con este propósito “fundaron el *presidio* ([o] guarnición) de San Francisco” 56. La preocupación de España se acrecentó, pues no sólo los ingleses querían asentarse en la actual Columbia Británica (Canadá) con tendencia hacia Oregón y las Californias; sino que desde el Norte surgía otro peligro, la presencia rusa en Alaska y Kamchatka 57, que hizo posibles los descubrimientos del danés Vito Bering y de Alexei Chirikov. Estos notables navegantes al servicio de Rusia avanzaron hasta la altura comprendida entre los 55° y 60° de latitud Norte, en aguas de la actual Columbia Británica 58.

Cumpliendo órdenes de Madrid, se creó el apostadero naval de San Blas, y por entonces ilustres marinos españoles como Pérez Heceta, el gran Bodega y Cuadra, Alcalá Galiano y otros más, “llenan con sus nombres el último cuarto del siglo XVIII y con toponimia hispánica toda la inmensa geografía que abarca la costa del Pacífico hasta el grado 60 de latitud Norte” 59. Por tierra, no sólo los soldados, sino más aún “los franciscanos de fray Junípero Serra... [genial y poético fraile mallorquín,...] en California llevaron a cabo una grandiosa obra evangelizadora, bajo signo político” 60. La figura de fray Junípero, “no hace sino crecer con el crecimiento de las investigaciones y estudios, es hoy venerada en los Estados Unidos. Y en el Capitolio de Washington, su estatua figura al lado de las de los más grandes hombres de la gran República americana” 61.

El dinamismo español para expandirse en el Occidente de la América del Norte, tuvo que chocar con el inglés. “La relación... [con estos] en Nootka provocó el incidente que lleva su nombre, [derivado de la captura de un buque inglés en 1789], resuelto en las cancillerías diplomáticas con adverso resultado para España, tras casi haber provocado un nuevo conflic-

(54) Foster Rhea Dulles, *op. cit.*, 14.

(55) M. Hernández Sánchez-Barra. “La Sociedad Colonial Americana en el siglo XVIII” en J. Vicens Vives, *Historia Social y Económica de España y América* (Barcelona, Editorial Teide, 1958), IV, 486-490.

(56) Samuel Eliot Morison y Henry Steele Commager, *Historia de los Estados Unidos de América* (México, Fondo de Cultura Económica, 1951), I, 338.

(57) Pierre-Jacques Charliat, “El tiempo de los grandes veleros” en L.-H. Parias, *Historia Universal de las Exploraciones* (Madrid, Espasa-Calpe S. A., 1968), III, 218-220.

(58) *Ibidem*, III, 218.

(59) M. Hernández Sánchez-Barra, *loc. cit.*, IV, 487.

(60) *Ibidem*, IV, 480.

(61) F. Soldevila, *Historia de España* (Barcelona, Ediciones Ariel, 1964), VI, 85.

to armado con Inglaterra”<sup>62</sup>. Para el eximio historiador español Vicéns Vives, estos asentamientos humanos y estas exploraciones, constituyeron “la última (etapa) sin duda, del ímpetu expansivo español, con motivaciones de índole político universal”<sup>63</sup>.

Cuando España firmó en El Escorial, el 28 de octubre de 1790, un tratado con Inglaterra, no hizo otra cosa que rendir a discreción sus aspiraciones a una política autárquica en el Pacífico americano. “Desde ese día, [apunta un historiador chileno], el Pacífico dejó de ser un *mare clausum*; comenzó al contrario la era de las invasiones pacíficas del comercio en todo nuestro litoral”<sup>64</sup>.

En 1789 otros buques de Massachusetts se aventuraron con dirección al Pacífico, iniciando un tráfico que tenía como último puerto de destino a Cantón y que seguiría creciendo por muchos años, favoreciendo las grandes fortunas de los llamados *Merchants Princes* de Nueva Inglaterra<sup>65</sup>.

Pronto se hicieron presentes los balleneros de Nantucket en el Pacífico y esta vez bajo la bandera de la nueva república del Norte<sup>66</sup>. Las guerras habían movido a muchos de los hábiles balleneros de aquella pequeña isla a navegar bajo pabellones de Inglaterra y Francia<sup>67</sup>.

El *Beaver* de Nantucket, su capitán Paul Worth, fue el primero de los incontables balleneros americanos que por más de un siglo navegaron las aguas del Pacífico. Salió airoso del desafío del Cabo de Hornos, al que con razón llamarían los marinos yanquis “Cape Stiff”, *cabo duro*<sup>68</sup>.

Rápidamente la presencia de los norteamericanos llenó el viejo Mar del Sur, que dejó de ser el *mare nostrum* del Imperio Español para convertirse en mar abierto a otras grandes potencias.

Eran los años del gobierno del Virrey Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos (1790-1796), teniente general, vale decir, vicealmirante de la Marina Real, hombre ilustrado y dotado de aguda visión política. Con la clara conciencia marítima que le daba su profesión, en su Memoria de Gobierno, datada en Lima, 6 de junio de 1796, no vacila en exponer que, en su opinión, eran tres los modos como podía desaparecer el dominio español: “El primero y más peligroso es el que por la costa pueden ejercitar las naciones, que al paso de émulas de nuestras glorias, viven ansiosas de tan ricas y dilatadas posesiones”<sup>69</sup>. Señala en segundo lugar la rebelión de los indígenas de los Andes

(62) M. Hernández Sánchez-Barra, *loc. cit.*, IV, 487.

(63) *Ibidem*, IV, 487.

(64) Eugenio Pereira Salas, *op.cit.*, 34.

(65) Samuel Eliot Morison, *op. cit.*, 119-133.

(66) Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 353.

(67) Edouard A. Stackpole, *op cit.*, 121-144.

(68) *Ibidem*, 154.

(69) Francisco Gil de Taboada y Lemos, “Relación de gobierno del Excmo. Señor Virrey del Perú, Frey Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a su sucesor el Excmo. Señor Barón de Vallenari. Año de 1726” en Manuel Atanasio Fuentes, *Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje Español* (Lima, Librería Central, 1859), VI, 304-305.

al estilo de la de Túpac Amaru, que había conmovido el Virreinato pocos años antes; y, en tercer lugar, la posibilidad de una invasión promovida por los portugueses y apoyada por las tribus de las selvas amazónicas <sup>70</sup>.

“Estas consideraciones [—decía el Virrey marino—] y la particular circunstancia de las frecuentes navegaciones de la nación inglesa; [creemos que se comprende también a los angloamericanos], a este Mar Pacífico por virtud del permiso que se les concedió para la pesca de la ballena, ha hecho más exigente la defensa naval, porque si a más de ese vivo anhelo de fijarse en alguno de los puertos de este continente, se ha perdido con el uso de la navegación el temor a lo dilatado de ella y al cabo de Hornos, que por su fama se presentaba a la imaginación más peligrosa, debe considerarse borrado ese fantasma espantoso que la alejaba de la invasión. Hoy pues debe considerarse más inmediato el riesgo, tanto por esto como porque el contrabando que pudiera hacer [cualquier potencia enemiga] en estos puertos, sería un medio de extraer las riquezas de estas Indias, con que compensarían el afán de sus expediciones” <sup>71</sup>.

Tan justos eran los recelos del Virrey Taboada y Lemos como sabias sus previsiones, porque las navegaciones de los balleneros habían acostumbrado a los marinos “a superar los peligros del Cabo [de Hornos], que podía titularse un antemural de estos dominios” <sup>72</sup>.

El Virrey Taboada y Lemos propuso en consecuencia la formación de una escuadra de dos fragatas y cuatro bergantines para que de modo permanente recorrieran nuestras costas hasta Magallanes y, en caso de guerra fueran la base de una armada que pudiese aumentarse aviando buques mercantes <sup>73</sup>. De inmediato dispuso se guarneciesen los puertos peruanos, dando cierta preferencia al de Tumbes, “que como distante de todo auxilio y frecuentado por balleneros. . . había ofrecido margen a los excesos” <sup>74</sup>. Tanto Tumbes como Paita eran puertos a los que acudían los balleneros y así lo acusa el Virrey Avilés en 1806 <sup>75</sup>. Además de El Callao, en el Sur los puertos más visitados por extranjeros fueron Pisco <sup>76</sup> e Ilo <sup>77</sup>.

“Tres fueron las vías de penetración norteamericana en el Pacífico [—nos dice el ilustre historiador chileno Eugenio Pereira Salas—]. La pri-

(70) *Ibidem*, VI, 305.

(71) *Ibidem*, VI, 306.

(72) *Ibidem*, VI, 348. Años después, cosa similar, diría uno de esos intrépidos marinos yanquis que abrió el Pacífico, refiriéndose al Cabo de Hornos: “Thus, with a smooth sea, a breeze to which all our light sails were spread, and with ease and celerity, we passed this formidable and Terrific Cape; the natural barrier and pledge, for ages past, for the security of the Spanish possessions on the Chilian and Peruvian coasts” (Richard Jeffrey Cleveland, *Voyages and Commercial Enterprises of the Sons of New England* (New York, Burt Franklin, 1968), 288).

(73) *Ibidem*, VI, 318-319.

(74) *Ibidem*, VI, 315.

(75) Gabriel de Avilés y del Fierro, *Memoria del Virrey del Perú Marqués de Avilés* (publicada por Carlos Alberto Romero) (Lima, Imprenta del Estado, 1901), 52-54.

(76) *Ibidem*, 53.

(77) Ismael Pinto Vargas, *Pequeña Antología de Moquegua* (Lima, Editorial Ausonia s/a.), 55.

mera cronológicamente, aunque no en importancia, fue el comercio de pieles de nutria para el mercado del puerto de Cantón, desde la costa Nor Oeste del Pacífico. La segunda la búsqueda y caza de la ballena en las costas de Chile y del Perú, y en tercer término la cacería de lobos. . . Las tres desembocan poco más tarde, en el comercio de contrabando característico del siglo XVIII” 78.

La situación legal de los buques norteamericanos en el Pacífico era ambigua, porque reconocida la independencia de Estados Unidos por Inglaterra en 1783, en la llamada Paz de París, no podían aquellos pedir los tratamientos acordados por la disminuída España, a favor de la Monarquía inglesa desde la Paz de Utrecht (1713). Aquí se ensayan los primeros pasos para reconocer la libertad de navegación en los mares del mundo 79; otros tratados seguirán favoreciendo a Inglaterra.

Las primeras negociaciones no fueron fructíferas a pesar de la buena amistad hispano-norteamericana. Los españoles, como es sabido, habían apoyado decididamente a los revolucionarios americanos en la guerra con Inglaterra. Mas la habilidad del Secretario de Estado Thomas Jefferson, al amparo de la favorable coyuntura europea, obtuvo que los españoles aceptasen reabrir los tratos. Así se llegó a la firma del Tratado de San Lorenzo (Madrid, 27 de octubre de 1795), donde además de lograr el reconocimiento de las fronteras que los americanos reclamaban, ganaron el derecho de libre navegación del Mississipi hasta el Golfo de México y otras facilidades para tal fin 80.

Debemos recordar que los Estados Unidos no tuvieron acceso al Golfo de México durante el siglo XVIII 81. Pero, en lo concerniente al Pacífico, un artículo del tratado asignó a ambas partes el derecho de que sus buques, si “se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o enemigos, o por cualquiera otra necesidad urgente, a buscar refugio en los ríos, bahías, radas o puertos de abrigo. . . serán recibidos con humanidad, gozarán de todo favor protección o socorro, y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques y continuar viaje. . .” 82.

A partir de ese momento, los buques norteamericanos, aunque no gozaban específicamente de derecho de comerciar con los países sudamericanos, tenían el de libre navegación en el Pacífico, y el de proseguir en sus cacerías de ballenas. Cuando “por cualquier necesidad urgente”, por ejemplo

(78) Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 23.

(79) Juan Bautista, *Historia Universal* (Barcelona, Tipografía La Educación, 1930), 280-284.

(80) Samuel Eliot Morison y Henry Steele Commager, *op. cit.*, I, 351; y Thomas A. Bailey, *A Diplomatic History of the American People* (New York, F.S. Crofts & C<sup>o</sup>, 1942), 68-69.

(81) Véase los documentos de Martín Ridge y Ray Allen Billington, *America's Frontier Story. A Documentary History of Westward Expansion* (New York, Holt, Rinehart and Winston, 1969), 231-232.

(82) Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 75.

falta de víveres o agua lo requiriese, podían recalar en puertos de la costa Occidental de América del Sur. Algunos incidentes se produjeron, pero el gobierno de Madrid mantuvo la palabra empeñada <sup>83</sup>, no obstante reiteradas quejas de los Virreyes limeños y de los gobernadores de Santiago de Chile que veían con suspicacia a los yanquis. La guerra con Inglaterra obligó a conceder la libertad de comercio a los buques neutrales (1797) <sup>84</sup>, franquía a que hemos aludido y que fue aprovechada a fondo por los marinos y comerciantes yanquis <sup>85</sup>.

Aunque la bandera del capitán Bunker en su bergantín *Washington* al dejar el Callao en 1792 <sup>86</sup>, era norteamericana, las autoridades virreinales, unas veces por ignorancia y otras por malicia, confundían los balleneros ingleses con los norteamericanos <sup>87</sup>.

En los siete años de guerra entre España e Inglaterra (1796-1803), los británicos con sus corsarios y sus propios balleneros armados, depredaron nuestro litoral y capturaron varios buques mercantes cerca de nuestras costas <sup>88</sup>. Y entre 1793 y 1795 (Paz de Basilea), España había guerreado con Francia, con resultados desfavorables. La consiguiente debilidad naval española impidió que fuesen evitadas las incursiones de los buques norteamericanos. Desde los comienzos de sus operaciones pesqueras y mercantiles supieron éstos atraerse la buena voluntad de los pobladores de nuestras costas. Se dio el caso de que los capitanes de los balleneros norteamericanos *Favourite* <sup>89</sup> y *Ruby*, de Nantucket <sup>90</sup>, declararon ante las autoridades de Coquimbo en diciembre de 1793, haber permanecido tres semanas en Pisco <sup>91</sup>, "donde aseguraban haber estado alojados en casa de un clérigo, auxiliados con cuanto

(83) *Ibidem*, 75-81.

(84) J. Mercader y A. Domínguez, "La Epoca del Despotismo Ilustrado" en J. Vicens Vives, *Historia Social y Económica de España y América* (Barcelona, Editorial Teide, 1958), IV, 222.

(85) *Ibidem*, IV, 222.

(86) Edouard A. Stackpole, *The Sea-Hunters*, ya citada, 221; y Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876* (New York, Argosy-Antiquarian Ltd., 1964), I, 186-187, donde se dice: "The Washington was the first vessel to hoist the American flag in a Spanish Pacific port. Built in 1791".

(87) *Ibidem*, 209 y 221. También en la *Relación* del virrey don Teodoro de Croix, ya citada, pág. 259, en el titullillo se dice: "Fragatas inglesas reconocidas en esta mar de diferentes partes de su costa", para continuar con: "La arribada de la fragata bostonesa...".

(88) Edouard A. Stackpole, *op cit.*, 221.

(89) "In April 1793, the *Washington*, *Favourite*, and *Rebecca*" (Edouard A. Stackpole, *op cit.*, 165). El *Favourite* regresó a Nantucket, Mass., en 1793 y su capitán fue Obed Barnard y estuvo pescando en la Costa del Perú según la información recogida por Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876* (New York, Argosy-Antiquarian Ltd., 1964), I, 188-189. Véase la información contenida en Guillermo Lohmann Villena, *Colección Documental de la Independencia del Perú. Documentación Oficial Española* (Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972), Tomo XXII, Volumen 1º, pág. 65, que dicho sea de paso coincide con la Starbuck.

(90) El *Ruby* bajo el mando del capitán Isaiah Clark, según Starbuck, ambos de Nantucket. Mass, estuvieron en la caza de ballenas en 1793 (*Op. cit.*, I, 188-189). Ver Lohmann Villena, *op. cit.*, XXII, 1º, 65.

(91) Guillermo Lohmann Villena, *op. cit.*, XXII, 1º, 63.

pidieron y hasta haber obtenido la gracia de penetrar cuatro o cinco leguas tierra adentro”<sup>92</sup>.

Y así, con altibajos y dificultades, se inició el ingreso de los marinos yanquis en el Pacífico Sudamericano. Fruto del empeño de empresarios, más bien pequeños, que tenían que luchar contra innumerables contratiempos y no sólo los derivados de una navegación como la del Cabo de Hornos, que si hoy es una de las más difíciles, imagínese cuánto lo sería en aquella época, en barcos cuyo desplazamiento variaba entre 90 y 250 toneladas<sup>93</sup>. No obstante de que una potencia como Gran Bretaña, premiaba a sus balleneros y hostigaba a los yanquis aumentándoles los derechos aduaneros, los norteamericanos vencerían todos los obstáculos. Perteneían a una nación que, en frase del Virrey Teodoro de Croix, basaba “todas sus esperanzas sobre la navegación y el comercio”<sup>94</sup>. Sus barcos fueron mejorando rápidamente a la par que revolucionaban la construcción naval<sup>95</sup>. Así surgen los más rau-

(92) Guillermo Lohmann Villena, *op. cit.*, XXII, 1º, 62.

(93) Los dos primeros buques americanos que llegaron al Pacífico fueron “el *Columbia*, de 83 pies de largo, 212 toneladas de porte, construido en Hobart's Landing sobre el North River, Scituate, en 1773... la balandra de 90 toneladas *Lady Washington*...” (Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts. 1783-1860*, ya citada, 47).

En los asombrosos cuadros que nos da Alexander Starbuck de los balleneros yanquis, de los que sólo hemos revisado con cuidado los correspondientes a los años 1784 a 1820, encontramos que el desplazamiento de tales buques variaba en el orden de las 250 toneladas y sólo hemos encontrado al *Beverly* de 498 toneladas y lo sigue, en orden decreciente el *South America* de 397. En cambio encontramos los nombres de *Perú*, *Peruvian* y *Lima* entre los balleneros de Nantucket.

Pero los intrépidos marinos yanquis llevaban sus pequeños buques, balandras de un solo mástil y de menos cien toneladas por mares muy lejanos al litoral de su legendaria New England.

La audacia de estos hombres de mar nos la relata Samuel Eliot Morison, cuando escribe: “In December, 1783, the little fifty-ton sloop *Harriet*, of Hingham, Captain Hallet, sailed from Boston with a cargo of ginseng for China. Putting in at the Cape of Good Hope, she met with some British East-Indiamen who alarmed at this portent of Yankee competition, bought her cargo for double its weight in Hyson tea. Captain Hallet made a good bargain, but lost the honor of hoisting the first American ensign in Canton, to a New York ship, the *Empress of China*” (*Op. cit.*, 44).

(94) Foster Rhea Dulles, *America in the Pacific. A Century of Expansion* (Boston, Houghton Mifflin Company, 1938).

(95) “...Just a word, however, on privateering... Privateering were of little use in naval operations, as the disastrous Penobscot expedition proved; but they were of very greatest service in preying on the enemy's commerce, intercepting his communications with America, carrying terror and destruction into the very chops of the Channel, and supplying the patriot army with munitions, stores and clothing at Johnny Bull's expense.

From an economic and social viewpoint, privateering employed the fishermen, and all those who depended on shipping; taught daring seamanship, and strengthened our maritime aptitude and tradition. Privateers required speed; and the Massachusetts builders, observing, it is said, the scientifically designed vessels of our French allies did away with high quarterdecks, eased water-lines, and substituted a nearly U-shaped cross section for the barrel-shaped bottom and unseemly tumble-home of the old style ships (Samuel Eliot Morison, *op. cit.*, 29).

Aunque parezca extraño, no obstante la indiscutible superioridad naval británica, no eran los anglo-sajones los mejores arquitectos navales, y así lo acepta el gran experto inglés Frederick Leslie Robertson, cuando escribe: “Yet the science of naval architecture was at the dawn. Not in this country, but in France, in the early part of the eighteenth century, research and inquiry received such encouragement from the State that conferred on their fleets a superiority of design which they retained for long...” (*The Evolution of Naval Armament* (Londres, Harold T Storey, 1968), 36). Fueron los franceses quienes dieron los pasos que llevaron a otro de su raza a descubrir el *metacentro*, el centro de

dos veleros de la historia, los fabulosos *clippers*, que recorrían los mares asombrando por su velocidad y óptimas condiciones marineras <sup>96</sup>.

A la actividad ballenera se agregó otra que, aunque de menor importancia, obligó a quienes la practicaban a permanecer por largos meses en las desoladas islas del Pacífico Sur. Nos referimos a los loberos, que iniciaron sus tareas en el Pacífico hacia 1790, con el bergantín *Hope* <sup>97</sup>.

Eventualmente en sus comienzos, los balleneros y loberos se dedican al contrabando <sup>98</sup>, tan temido por las autoridades españolas a causa del perjuicio inferido al comercio de la Metrópoli <sup>99</sup>.

Resulta sugestivo examinar la composición de las tripulaciones de los balleneros norteamericanos en la época inicial. Generalmente formadas de gente joven. El porcentaje de muchachos llamaba la atención de las autoridades virreinales <sup>100</sup>. Los hijos de comerciantes, armadores y capitanes, además de aquellos tripulantes que ansiaban rápidas promociones, se embarcaban desde niños. En esos duros viajes, que solían durar dos y más años <sup>101</sup>, se

estabilidad de un buque, que indica con precisión la naturaleza de la estabilidad de un barco. Años más tarde, a mediados del siglo XVIII, el Chevalier de Borda, marino y de la Academia de Ciencias, investigaba con modelos la resistencia de los líquidos. Otro científico galo, Ronne, daba la forma de un buque con estabilidad y con poca resistencia al agua. Nada similar produjeron los ingleses en el campo de la teoría (*Ibidem*, 36-39).

Poseedores de inmensos bosques de excelentes maderas para la construcción naval, los yanquis consiguieron estupendos buques, al extremo que el citado experto británico reconoce: "In 1774 the American war broke out. The colonist, who possessed a small but efficient frigate navy, were joined soon afterwards by France, and the by Spain, and Holland. Lord Rodney acknowledge the superiority of the French in speed... The war proved a rough test for our honest but unscientific construction..." (Frederich Leslie Robertson, *op. cit.*, 46).

(96) Años más tarde, vinieron los *clippers*. "*The Baltimore Clippers*. The first ships that were ever built with speed instead of carrying capacity as chief desideratum were the long, low, flush-decked Baltimore brigs and schooners, which by reason of their unusual sailing powers became celebrated the world over under the name of the Baltimore Clippers.

These vessels dated from as far back as the American War of Independence, many of them were privateers, still more of them were slavers, whilst not a few ranged the Indies with the dreaded skull and crossbones flying over their signal halliards. These Yankee fre-lances were wonderfully speedy in light airs and in turning to windward; and, carrying as they did large desperate crews and heavy armaments, often proved themselves more than a match for the tubby, overmastel sloops and brigs of the British Navy" (Basil Lubbock, *The China Clippers* (Glasgow, Brown, Son & Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1973, 1).

Y los americanos hicieron los mejores veleros de la historia.

(97) Edouard A. Stackpole, *op. cit.*, 183; y Samuel Eliot Morison, *op. cit.* 49.

(98) Samuel Eliot Morison, *op. cit.*, 62; y el importante enfoque de Eugenio Pereira Salas en *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809*, ya citado, 159-166, 193-200 y 213-220.

(99) Juan Mercader Riba y Antonio Domínguez Ortiz, *op. cit.*, IV, 222.

(100) El primer contacto de un buque yanqui con autoridad dependiente del virrey limeño, fue la arribada forzosa de la fragata bostonesa *Columbia* a la Isla Juan Fernández, y en el parte que daba el gobernador de ésta al virrey aparecía: "... y sin permitir a su tripulación, que constaba de cuarenta hombres, incluso doce muchachos" (Teodoro de Croix, "Relación" en Manuel Atanasio Fuentes, *Memorias de los Virreyes del Perú*, ya citada, V, 255).

(101) Véase los cuadros de Alexander Starbuck, *op. cit.*, I, 186-237, donde en muchos casos se da la fecha de salida de los balleneros de sus puertos de matrícula y el día de su vuelta a los mismos.

enrolaba la flor de los adolescentes yanquis. A veces era notable su grado de educación <sup>102</sup>. Avanzado el siglo XIX, la calidad de los tripulantes vino a menos por ser en buena parte colecticia <sup>103</sup>.

Los jóvenes cuáqueros se proclamaban orgullosamente hijos de una nación libre. No obstante los tropiezos que había tenido que afrontar, como la supresión casi total de su comercio con Inglaterra, el más importante para las doce colonias de Norte América, el país se desarrollaba en forma impresionante. A ese orgullo patriótico se unía el espíritu misionero laico, que propagaba el sistema norteamericano como el mejor. El peligroso contrabando ideológico no era ignorado por los Virreyes, que se quejaban con frecuencia de su difícil posición, especialmente durante la guerra con Inglaterra. Y así, el Virrey O'Higgins comunica en oficios sucesivos al Príncipe de la Paz, que, en mayo de 1797, estaban detenidas diez fragatas balleneras inglesas <sup>104</sup>. En otro oficio indica que por error un corsario hispano había capturado tres balleneros yanquis y agrega: "di prontamente las órdenes más estrechas para que fuesen puestos en libertad con tanta puntualidad que no quedase el menor motivo de sentimiento ni pretexto el más ligero para la

(102) En los buques del tráfico a la China, los dedicados a la ballenería y en los loberos se encontraban, y no sólo como oficiales o representantes del armador del buque, sino en las filas de la marinería hijos de las familias patricias de Nueva Inglaterra. Los grandes navieros se habían formado en la ruda escuela del mar y querían para sus hijos la misma intrépida e insuperable formación. Sólo así nos explicamos cómo en la "vida cotidiana de los balleneros, señores nómades del mar; de los loberos, de curiosa idiosincracia, y de los marinos del tráfico regular de North West y de la China, se conforma—dentro de este proceso de vinculación que estamos estudiando— a la temporalidad de una larga travesía y a las condiciones ambientales y geográficas del inmenso Pacífico, cuna de una fuerte y ruda raza marinera que asombraría al mundo con sus proezas innumerables" (Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 261).

Es muy larga la bibliografía de esos marinos que han dejado los relatos de sus aventuras y, entre ellos, ese nombre que tiene lugar destacadísimo en la Literatura Universal, nos referimos al inmenso Herman Melville, todo lo que nos indica que en esos buques no viajaban solo analfabetos.

Uno de estos hombres de mar, cuya versión recoge Eugenio Pereira Salas, nos dice: "La marinería se dividía en bisonños (greenhands) y los veteranos (seamen o sailors). Su estatuto social difería. En los navíos loberos figuraban los hijos de hogares pudientes de Nueva Inglaterra, Connecticut o Rhode Island. "La tripulación del *Onico* —apunta William Moulton— estaba compuesta de retoños de familias decentes, bien educadas e instruidas. Jóvenes ambiciosos que tienen el debido respeto a sus superiores... Afrontan toda clase de penalidades... No es raro —escribe en otra de las páginas de su *Journal on board the Onico*— que jóvenes de familias respetables de Nueva Inglaterra en particular, cuya urbanidad debiera ser imitada por los oficiales, se alistén en estos viajes" (Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 265).

Recomendamos se lea de Eugenio Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809*, que estamos citando, especialmente el capítulo XXVI, cuyo título es: "La vida marinera norteamericana en el Pacífico". Desde luego los libros inmortales de Herman Melville o el de Amasa Delano, *A Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*, de un capítulo del cual Melville extrajo la base de uno de los "cuentos" o "Short history" más notable de la literatura mundial, nos referimos a *Benito Cereno*.

(103) Véase Edouard A. Stackpole, *The Sea-Hunters*, ya citado, 413-433; Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts*, ya citada, 317-326; y, en general, las clásicas obras de Herman Melville, empezando por *Moby Dick*, donde se pintan las atroces condiciones de vida de los marineros y el sistema de reclutamiento que no despreciaba a vagos como los famosos "beachcombers".

(104) Guillermo Lohmann Villena, *op. cit.*, XXII, 1°, 90-91.

guerra" <sup>105</sup>. El virrey hizo pagar los perjuicios ocasionados por la captura, y escribe: "Me lisonjeaba haber logrado en este cuáquero un sujeto reconocido a la nación [española]", lo que desde luego no logró <sup>106</sup>.

Pocos meses antes de que el poderío naval español fuese destruído por Nelson en Trafalgar (21 de octubre de 1805), en el Cuzco se seguía el proceso por la conspiración de Aguilar y Ubalde. Al referirse a lo que había influido en su ánimo para conspirar por la libertad del Perú, Ubalde aduce citas de libros y autores, y cuenta "una especie que oyó en Lima a un sujeto muy digno, como lo es D. José Sánchez, residente hoy en el Valle de Majes sobre que, habiéndose agolpado las gentes de Lima en el puerto del Callao para ver una fragata bostonesa, el capitán de ella le había dicho a un amigo de D. José Sánchez, que los americanos de aquí estarían en breve desprendidos de su Metrópoli, como ellos [de Inglaterra]" <sup>107</sup>.

El relato del famoso marino-cronista Amasa Delano, natural de Duxbury, Massachusetts, sobre su visita a Lima en 1805, época del gobierno del Virrey Avilés, nos familiariza con la posición privilegiada que disfrutaban algunos norteamericanos en vísperas de la Independencia hispanoamericana. Situación particular, puesto que no existía representación diplomática ni consular ni siquiera naval. Así los marinos mercantes debían tratar sus asuntos directamente con las autoridades coloniales. El capitán Delano fue amablemente atendido por el Virrey, quien no sólo absolvió favorablemente sus negocios, sino que accedió a un pedido del americano, y ordenó la libertad del capitán Bacon, de nacionalidad británica <sup>108</sup>.

En 1804 España aliada con Francia renueva la guerra contra la Gran Bretaña, debilitándose navalmente. Mientras tanto, los buques norteamericanos siguen visitando más, y más el Pacífico Sur con miras comerciales. Entre 1804 y 1809, Pereira Salas registra 111 buques de los cuales 22 vinieron con el fin específico de comerciar en nuestros puertos. En años anteriores sólo se mencionan siete de comercio, dejando de lado, desde luego, a casi doscientos que vinieron en esos años tras la caza de ballenas y el comercio con Cantón <sup>109</sup>.

La abdicación forzada de los reyes españoles en favor de Napoleón en Bayona (1808), suscita el levantamiento del pueblo español contra Francia. De hecho se reanuda la amistad anglo-hispana.

(105) *Ibidem*, XXII, 1º, 91-92.

(106) *Ibidem*, XXII, 1º, 92.

(107) Carlos Ponce Sanginés, *El Conato Revolucionario de 1805. El expediente referente al proceso seguido a Aguilar, Ubalde y otros* (La Paz, Ediciones de la Casa Municipal de la Cultura Franz Tamayo, 1975), 57-58.

(108) Amasa Delano, *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres: Comprising Three Voyages Round the World: Together with a Voyage of Survey and Discovery in the Pacific Ocean and Oriental Islands* (New York, Brager Publishers, 1970), 486-523. Otro testimonio interesante es el de Richard Jeffrey Cleveland, *Voyages and Commercial Enterprises of the Sons of New England* (New York, Burt Franklin, 1968), 163-176 y, para una experiencia en los días, 288-387.

(109) Eugenio Pereira Salas, *op. cit.*, 353.

El 18 de junio de 1812 los Estados Unidos declaran la guerra a Gran Bretaña, y el conflicto sólo concluye a fines de 1814 con la Paz de Gante <sup>110</sup>. Durante esa guerra los norteamericanos demostraron la alta calidad de sus buques de guerra y de sus tripulaciones <sup>111</sup>, a pesar de que ese puñado de excelentes fragatas y corbetas no se pudiesen enfrentar con posibilidades de éxito a los navíos de línea británicos.

En vista de que los corsarios ingleses del Pacífico y sus balleneros armados causaban serios daños a los mercantes estadounidenses, fue enviada a estas aguas la fragata de guerra americana *Essex* al mando del joven Capitán de Navío David Porter, <sup>112</sup>, "que tomó una venganza substancial pues capturó 12 balleneros británicos, y, más aun, destruyó la flota ballenera británica, y fue tal daño que ahuyentó los balleneros ingleses del Pacífico hasta la década de 1820, y aún entonces, la mayoría salía de Australia y quedaba en esa área sin venir a aguas de las Américas" <sup>113</sup>.

El ascendiente de los marinos angloamericanos se dejó sentir en diversas zonas del Perú y en cosas aparentemente nimias, al extremo que el cronista español Antonio Pereyra Ruiz, que visitó Moquegua en 1814, nos dice: "Tanto los hombres como las mujeres visten a imitación de los ingleses, a causa del trato que tienen con éstos en el inmediato puerto de Ilo" <sup>114</sup>. Debemos recordar que el pueblo diferenciaba con dificultad en aquellos años a los británicos de los angloamericanos.

El cauto Virrey Abascal, que gobernó el Perú de 1806 a 1816, nos dice en su Relación de Gobierno: "... aprobé la propuesta del nuevo comandante del Apostadero [Naval del Callao]... [de] recorrer las costas de Barlovento de este Virreinato desde Coquimbo contra los espías y apóstoles de la revolución de la América, que según órdenes del Gobierno, se suponía haber pasado a estos dominios en buques de los Estados Unidos" <sup>115</sup>. El peruano Hipólito Unanue protestó contra la falta de apoyo del gobierno de

(110) Smauel Eliot Morison y Henry Steele Commager, *op. cit.*, I, 398-421; y Thomas A. Nailey, *A Diplomatic History of the American People* (New York, F. S. Crofts, 1942), 125-160.

(111) Véase: Howard I. Chapelle, *The History of The American Sailing Navy. The Ships and their Development* (New York, Bonanza Books, 1949), 242-311; Philip K. Ludeberg, "U. S. S. Constitution. Old Ironsides" en Joseph Jobé (editor), *The Great Age of Sail* (New York, The Viking Press, 1967), 153-158.

(112) David F. Long, *Nothing to Daring. A Biography of Commodore David Porter. 1780-1843* (Annapolis, Md., United States Naval Institute, 1970).

(113) Richard C. Kugler, "The Penetration in the Pacific by American in the 19th century" en National Maritime Museum, *The Opening of the Pacific - Image and Reality* (Maritime Monographs and Reports, N° 2-1971), 23.

David F. Long, *op. cit.*, 57-174; Irving Werstein, *The Cruise of the Essex. An Incident from the War of 1812* (Philadelphia, Macrae Smith Company, 1969; John R. Spears, *The History of Our Navy from its Origins to the present day* (New York, Charles Scribner's Sons 1897), II, 1-53.

(114) Antonio Pereyra y Ruiz, "Moquegua" en Ismael Pinto Vargas, *Pequeña Antología de Moquegua* (Lima, Editorial Ausonia, 1960), 55.

(115) José Fernando de Abascal y Sousa, *Memoria de Gobierno* (Sevilla Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, 1944), I, 386-387.

Madrid, que impidió a los peruanos aprovechar esos ricos recursos, que enriquecían a norteamericanos y, en menor grado, a los ingleses <sup>116</sup>.

“En 1818, cuatro años después de que la guerra [entre los Estados Unidos e Inglaterra] había terminado, 120 buques americanos estaban cazando ballenas en el Pacífico, casi todos confinados a las aguas cercanas a Chile y el Perú” <sup>117</sup>.

Desde el comienzo, y quizá antes, de las guerras de la Independencia hispanoamericana, los Estados Unidos se percataron de la importancia y profundidad del levantamiento de las colonias españolas y desde 1810 nombraron agentes para apoyar sus intereses. Estos llevaron el mensaje de buena voluntad y los deseos de entablar relaciones amistosas con los nuevos estados independientes <sup>118</sup>.

Razones políticas, económicas y de equilibrio de poder fundamentaban la inclinación amistosa del pueblo y gobierno de los Estados Unidos hacia los nacientes países. No es fruto del azar que la precursora expedición de Miranda en 1806, saliese de puerto norteamericano y con el poco disimulado apoyo estadounidense <sup>119</sup>.

Para el año 1817 Estados Unidos había nombrado diversos agentes para los países hispanoamericanos, muchos de los cuales poco diplomáticamente no rehusaron su apoyo a los revolucionarios. Desde luego esta conducta causó hondo desagrado a las autoridades coloniales y a los diplomáticos españoles en Washington.

El 24 de marzo de 1817, el Presidente Monroe firmó el decreto que nominaba a Jeramy Robinson agente de los Estados Unidos en Lima.

En sus instrucciones se le recomienda pasar al Perú a la brevedad posible, y se le indica: “Como este Departamento [de Estado], no está enterado de las disposiciones [del Virrey] de Lima hacia los Estados Unidos en lo referente al intercambio comercial, no se le pueden dar por el momento instrucciones específicas, confiándose que Ud. observará estrictamente las leyes y las costumbres de ese país que merezcan respeto. Su único guía deben ser las leyes de Estados Unidos <sup>120</sup>.”

Robinson se preparó concienzudamente para el desempeño de su labor. Se vinculó con ilustradas entidades de su país, en el afán de intercambio cultural con el Perú y para eso obtuvo libros y revistas, etc. Pero las dificultades

(116) Véase de “Pesca Marítima— Hipólito Unanue y el Decreto sobre la pesca de ballenas” en Julio J. Elías Murguía, *Colección Documental de la Independencia del Perú. La Marina 1780-1822* (Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971), II, 1º, 449-468.

(117) Richard C. Kugler, *loc. cit.*, 23.

(118) Ricardo Montaner Bello. *Historia Diplomática de la Independencia de Chile* (Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1961).

(119) William Spence Robertson, *La Vida de Miranda* (Caracas, Publicaciones del Banco Industrial de Venezuela, 1967), 230-237.

(120) Eugenio Pereira Salas, “Jeremías Robinson, agente norteamericano en Chile (1818-1823)” en *Revista Chilena de Historia y Geografía* (Santiago de Chile, Enero Junio de 1937), N° 90, 206.

de conseguir pasaje para América del Sur retardaron su salida largos meses y, en el intertanto, el 13 de noviembre de 1817 se canceló su nombramiento. Pero ya Robinson había partido <sup>121</sup>.

El 4 de febrero de 1818 llegó a Buenos Aires. Continúa el 27 de marzo por la ruta del Cabo de Hornos a Valparaíso, adonde arriba cuando las batallas de Chacabuco y Maipú han sellado la independencia chilena. Allí se encuentra con agentes norteamericanos, como J. B. Prevost, T. Bland, W. G. D. Worthington y <sup>122</sup> y el Capitán de Navío James Biddle, comandante de la corbeta de guerra *Ontario* <sup>123</sup>. En medio de temperamentos distintos. Robinson hízose notar por su ardiente republicanismo <sup>124</sup>.

No obstante su incierta posición oficial, sus informes, producto de intensa actividad y de una notable inteligencia, merecieron la mejor acogida del Secretario de Estado John Quincy Adams, brillante político y diplomático, y Presidente de los Estados Unidos de 1825 a 1829 <sup>125</sup>.

(121) *Ibidem*, N° 90, 208.

(122) *Ibidem*, N° 90, 214.

(123) Diego Barros Arana, *Historia Jeneral de Chile* (Santiago de Chile, Rafael Jover, Editor, 1890), XI, 343n27.

(124) Eugenio Pereira Salas, *loc cit.*, N° 90, 214.

(125) "No en vano corrió Robinson tanta aventura y peregrinación ilusionada. Su extraordinaria perspicacia e inteligencia cosechó a lo largo del camino, un material riquísimo, que transformando en interesantes notas, ayudaron al Presidente Monroe a perfilar su famosa doctrina política.

"Este hombre, apunta J.Q. Adams, es aquel que entre todos los enviados nos ha dado las informaciones más valiosas y el que ve las cosas más acertadamente y desde un punto de vista más imparcial'.

"El tono anecdótico de sus primeros informes cede el paso a reflexiones más profundas, a una interpretación orgánica de lo que era la América Latina en esos años turbios de la organización republicana.

"Al contacto con la realidad, se había esfumado de su espíritu el ideal bolivariano, que Robinson había bebido en la tertulia patriótica de William Thornton. 'La idea de una confederación americana, escribía al Presidente Monroe, es muy problemática; tal vez llegue a realizarse en épocas remotas, cuando los intereses personales, el fragor de la guerra y la política individualista hayan desaparecido; entonces quizá los hombres de América podrán ver las ventajas del sistema desde un punto de vista más real, y puedan convencerse que la unión es la fuerza y que la fuerza es necesaria al orden, al progreso y a la felicidad, tanto en sus relaciones externas como internas. Hasta el momento las personas que han figurado conspicuamente en la revolución han tratado unicamente de obtener el poder y continúan ejerciéndolo de una manera despótica.

"El sistema de las provincias del Plata y el régimen directorial de Chile son simplemente falsos nombres dados al despotismo. El pueblo en general no ha experimentado ningún beneficio con el cambio, tal vez para algunos haya sido desfavorable. El antiguo sistema colonial corrompido y decrepito se mantiene, a pesar de todo, inalterable'.

"La vista de Robinson se paseaba por un panorama sombrío. En la Argentina se iniciaban las luchas desgarradoras entre el centralismo y el federalismo. La Pampa comenzaba a arder bajo las pisadas de los "Facundos". En el norte la Expedición Libertadora se desbarataba en parte por las rivalidades del comando y la suerte futura del Perú inquietaba su conciencia. 'Si se dicta una constitución a los peruanos, esto ofendería su orgullo nacional y sería imposible mantener esa forma; sin embargo las necesidades inmediatas pudieran aconsejar esas condiciones. Los limeños, por lo demás, son los hombres más cultos e ilustrados de la América del Sur, en lo que se refiere a la literatura, ciencias y artes, pero queda el problema pavoroso de incorporarse a ese sistema las otras partes del Perú, cuyos habitantes son ignorantes, atrasados y refractarios a toda innovación'.

"Y el problema tenía para Robinson validez en toda América, por cuanto en sus varias regiones reinaban las mismas concepciones políticas:

Los norteamericanos tenían pendientes, entre otros, el reclamo sobre la detención ilegal de dos de sus buques, el bergantín *Canton*<sup>126</sup> y la fragata *Beaver*<sup>127</sup>, detenidos en El Callao, en espera de los resultados de sendos

“Se llama libertad en estos pueblos unicamente la independenciam de España y a todos los que quieren un gobierno representativo y liberal se les tilda de anarquistas y federalistas, palabras que son oprobiosas en América. La espada y la mitra marchan de acuerdo para impedir la libertad de opinión’.

“El mismo criterio liberal aplicó Robinson al examen de nuestros problemas. La forma de gobierno le parecía inadecuada a las necesidades del momento. ‘No hay Congreso y el Senado consiste en una especie de aristocracia, de la cual el Director Supremo [O’Higgins] y ministros son cabeza visible. Los demás poderes le están subordinados. No hay norma constitucional fija, sólo una constitución provisoria violada a cada paso por el Senado. No hay libertad de prensa, ni de opinión, de conciencia, ni de palabra. La fuerza hace la ley y la fuerza compele al respeto y la fuerza acompaña todos los actos públicos” (Eugenio Pereira Salas, “Jeremías Robinson, agente norteamericano en Chile” en *Revista Chilena de Historia y Geografía* (Santiago de Chile, Sociedad Chilena de Historia y Geografía y el Archivo Nacional, Enero-Junio de 1937), 227-229).

(126) “En Talcahuano, el coronel Ordoñez se mostraba inflexiblemente empeñado en hacer cumplir las leyes españolas relativas al comercio extranjero, no solo como un deber indeclinable de su puesto, sino porque estaba persuadido de que los buques ingleses y norteamericanos prestaban servicios importantes a los insurgentes. El 24 de agosto llegó a Talcahuano el bergantín *Canton*, que venía de Salem (Estados Unidos) en tránsito decia para las posesiones del noroeste de América y para la China. Dos meses más tarde entraba allí otro buque norteamericano, la fragata *Beaver*, que debía llevar el mismo destino, y la cual, que sólo pensaba refrescar víveres en la costa de Chile, se le hizo arribar por engaño a Talcahuano dándole a entender los vigías de Ordoñez que este puerto estaba en poder de los patriotas. Ambos buques fueron apresados por los españoles, sus tripulantes retenidos prisioneros como contrabandistas, en quienes recaían, además, las sospechas de ser agentes de los revolucionarios, y el casco y la carga sometidos a embargo y luego condenados como buena presa. Estos actos de violencia, fundados en la legislación española vigente entonces, y en cierto modo las necesidades de la situación, iban a traer al gobierno del virrey del Perú serias complicaciones internacionales” (Diego Barros Arana, *op cit.*, XI, 249-250).

(127) Además de la interesante y documentada versión de la captura de los buques norteamericanos *Canton* y *Beaver* de don Diego Barros Arana, que transcribimos en nuestra nota anterior, existe la relación del propio capitán de la fragata *Beaver*, que aparece en su clásico libro *Voyages and Commercial Enterprises of the Sons of New England* (New York, Burt Franklin, 1968), pero que su primera edición se hizo en 1857.

Richard Jeffry Cleveland en ese libro nos dice, que después de las guerras napoleónicas, “The general peace of the civilized world, at this time, by producing great commercial competition, made it difficult for the most experienced merchant to project a voyage, in which the chance of loss would not be equal to that of gain. From this consideration, after returning from Batavia, I declined engaging in any other voyage till the early part of the year the 1817, when, being at New York at the time intelligence reached there of a revolution in the kingdom of Chili, by which the people had emancipated themselves from the royal government, it occurred tome that I might profit by it.

“This event, by freeing the commerce of that country from the severe and paralyzing restrictions to which it had hitherto been subjected, by throwing open those ports to the commerce of all nations, which for ages has been sealed to foreigners, seemed to present very flattering prospects to those merchants, who should be first availing themselves for it.

“The knowledge I had acquired in my voyage in the *Lelia Byrd*, of the wants and commercial resources of the country, gave me advantages, which few of my enterprising countrymen then possessed. It was desirable to turn this knowledge to the best account, by planning and executing a voyage thither. With this view, I submitted a plan to that enterprising, intelligent and wealthy merchant, John Jacob Astor, Esq., who, though aware of the risks attending it, was not slow to perceive, and he convinced of the promised advantages; and, with characteristic decision, he determined to engage in it.

“As Mr. Astor acceded to my terms as master and factor... The cargo, consisting principally of European manufactures, to the amount of a hundred and fifty thousand dollars, and the ship, with stores, valued at fifty thousand, formed and aggregate, which,

procesos. Pero no eran éstos los únicos problemas de los americanos en el Perú; como dice el historiador chileno Barros Arana: "Los secuestros hechos a los traficantes norteamericanos en estos mares durante aquella guerra

it is probable, no other individual in the United States would have risked on a voyage so full of dangers and uncertainty" (*Op. cit.*, 284-285).

Como el lector puede ver por sí mismo, el viaje de la *Beaver* tenía como fin hacer negocios con los patriotas que consentían el libre comercio en puertos chilenos. El riquísimo John Jacob Astor, posiblemente el hombre más adinerado de la Unión Americana, que ya había expuesto grandes sumas en el negocio triangular de la costa occidental sudamericana, Oregon o Nootka Sound y la China, tuvo el coraje típico de estos grandes comerciantes americanos de la época, de arriesgar grandes sumas ante la perspectiva de jugosas utilidades. La historia de John Jacob Astor es una verdadera novela, donde la verdad parece ir más allá de la imaginación.

Algo que es muy claro son los esfuerzos de los agentes diplomáticos norteamericanos, como Robinson y el juez Prevost que hubieran sido inútiles sin la presencia del buque de guerra americano *Ontario*, su comandante Biddle, al cual el virrey distinguía sobremanera, no sólo porque tenía a sus cañones sino porque era uno de los pocos medios que tenía para comunicarse con el exterior (Véase la *op. cit.*, especialmente las págs. 318, 321-323, 324, y 336-339). Así el *Beaver* pudo obtener su liberación.

No obstante que Biddle era hombre que no se arredraba ante amenazas de los españoles realistas, tal como aconteció en 1818, cuando recién llegada a estos mares, "entró en Valparaíso sin embargo que el comandante del bloqueo le intimó no entrase y viéndola preparada a batirse [a la corbeta *Ontario*], tomó el partido de ceder por no aventurar un comprometimiento entre ambos pabellones" (Joaquín de la Pezuela, *Memoria de Gobierno* (Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1947), 228-229).

Pero Biddle, a quien llama Pezuela Briddle, gozaba de las simpatías de ese Virrey, quien al referirse a Biddle después de haber tenido noticia de la derrota de Maipú, escribe:

"Era preciso que en mi crítica situación procurase sacar algún partido de el Comandante de la *Ontario* Mr. Briddle, de quien había formado tan buen concepto como malo de su pasajero Prevost.

"Había observado en las maneras de Briddle, honradez, ingenuidad y ninguna inclinación a la conducta del Gobierno de Chile, al contrario que Prevost una decisión por ellos, y en consecuencia, permití a Briddle que pudiese avisar a los buques de su nación surtos en Arequipa y Valparaíso que pudiesen salir para donde les conviniese, que no serían detenidos por los del bloqueo y tratados como contrabandistas en nuestros puertos según había mandado se considerase a todo buque extranjero que se dirigiesen a los puertos ocupados por los insurgentes, respecto a que no debían aprovecharse de una desavenencia entre familia para hacer ellos su comercio en las Américas españolas, que les estaba prohibido por ley.

"Por medio de esta generosidad, me ofreció Briddle hacer lo posible, con toda reserva para auxiliar un encargo que yo hacía a un sujeto que iba en su corbeta para sacarme diez mil fusiles que había en los buques extranjeros de aquel puerto [(Valparaíso)] y traérmelos al Callao, donde serían pagados inmediatamente, y además de esta ventaja, me resultaba con la salida de los buques extranjeros de los puertos enemigos la de no tener ellos marineros con qué armar sus buques y, finalmente, que si venían cargados de trigo y sebos al Callao, se disminuiría la escasez de éste en Lima y proporcionaba entrada de derechos en la Aduana que tanto se necesitaba" (Joaquín de la Pezuela, *Memoria de Gobierno*, 259-260).

Estos párrafos de la *Memoria* de Pezuela los encontramos patéticos, ellos dicen de la extrema debilidad y dependencia que sufría el Virrey del Perú, en otros tiempos casi omnipotente no sólo en el continente sudamericano sino también el amo del mediterráneo español que, hasta pocas décadas antes, había sido el Pacífico.

En sus recuerdos el capitán Cleveland nos dice con franqueza que en general los norteamericanos eran dañinos desde el punto de vista de la Corona española, lo que se hace evidente cuando relata una entrevista con el mismo Virrey Pezuela, ocurrida a mediados de 1818, de la que nos dice: "The following day Mr. Coffin and myself were presented, by Dr. Pedro Abadía, agent of the Philippine Company, to the Viceroy. Our reception was as favorable as we had any reason to expect, or as was consistent with the policy which it was his duty to observe toward us. He addressed us in a stern and earnest manner, accusing the American and English of promoting the rebe-

(1796-1802), montaron a la suma considerable de 1'234,139 pesos, según la liquidación practicada en Lima en 1803. Fueron devueltos a los perjudicados 938,133 pesos, reconociéndoles el resto para pagarlo gradualmente <sup>128</sup>.

Por esta razón, el agente Prevost, que encabezaba el grupo norteamericano, ordenó a Robinson que con carácter de agente comercial viajase al Perú a bordo de la mencionada corbeta de guerra *Ontario*, para presentar la correspondiente protesta al Virrey Pezuela <sup>129</sup>.

Robinson llegó al Callao el 29 de junio de 1818. Encuentra un ambiente adverso, pues el Virrey Pezuela juzgaba que los norteamericanos habían osado reconocer la independencia de Chile. Así optó Robinson por fingirse un particular interesado en el negocio, que acudía a defender sus vulnerados derechos <sup>130</sup>.

Su primera entrevista con el Virrey fue muy tensa, Pezuela se queja de la curiosa neutralidad de los americanos, que se permitían vender armas y pertrechos a los revolucionarios <sup>131</sup>.

Muchas fueron las negociaciones, dificultadas por la actitud sediciosa de Richard Cleveland, capitán del *Beaver*. La situación de Robinson se agravó cuando se supo que había llegado a Chile a bordo del *Columbus*, cargado de municiones para los patriotas <sup>132</sup>.

La estadía del agente norteamericano se prolongó por unos seis meses. Felizmente ha quedado documentada para la posteridad en un minucioso *Diario* y en los nutridos informes al Departamento de Estado. Estos papeles reposan en la Biblioteca del Congreso y hemos tenido la suerte de conocer directamente una buena parte de ellos.

No obstante, fue Robinson contertulio de Palacio; trataba de explicar al Virrey y sus amigos el alcance de la revolución hispanoamericana. "Y donde espera razones, sólo oye el tronar contra los patriotas, y donde su sensibilidad refinada ve heroísmo y audacia, los otros sólo ven malas acciones y gestos ridículos" <sup>133</sup>.

Con el apoyo del capitán de navío Biddle, y no sin pasar malos ratos,

---

lion by furnishing with arms and ammunition; of contravening the laws, by introducing merchandise into the country and taking away the specie, without paying any duty on the import or export, and thereby seriously injuring the commerce and prosperity of the country. But, nevertheless, he added, that we might rely on his protection while here, that the proper authorities would investigate the business relative to the ships, and that justice should be rendered to us. Without giving us an opportunity to reply, he abruptly withdrew. I did not augur any thing unfavorable from this interview, although I was aware, that his general charges against our countrymen were true" (Richard Jeffry Cleveland, *op cit.*, 318-319).

Sobre el incidente de la fragata *Beaver* puede verse de Eugenio Pereira Salas, *loc. cit.*, N° 90, 216-219.

(128) Diego Barros Arana, *op. cit.*, VII, 280n30.

(129) Eugenio Pereira Salas, *loc. cit.*, N° 90, 218.

(130) *Ibidem*, 218.

(131) *Ibidem*, 218.

(132) *Ibidem*, 218-221.

(133) *Ibidem*, 219.

obtiene finalmente de Pezuela el permiso para la salida del *Canton* y la *Beaver*.

Embebido en ideas revolucionarias y en sus afanes de intercambio cultural, Robinson tomó contacto con los más distinguidos patriotas limeños, quienes se disputaban su amistad y los libros que traía. Así conoció a Unanue, a quien estima con justicia como sabio y quien "tiene correspondencia con Jefferson"; al doctor José Pezet, que le entrega para su publicación en Nueva York una curiosa "Descripción de la epidemia que se padeció en Lima en el estío de 1817 y 1818"; también se relaciona con el canónigo Francisco Javier de Luna Pizarro; con José Faustino Sánchez Carrión,<sup>134</sup> y traba amistad con Santiago Távara, quien posee un sorprendente dominio del idioma inglés<sup>135</sup>.

De fina inteligencia, captó con agudeza cómo, bajo las apariencias de un mundo cortesano y frívolo, latía un auténtico espíritu revolucionario, ansioso de libertad. Admira los suntuosos monumentos virreinales de Lima y los avances que representa para su época el esfuerzo de Unanue y sus discípulos en el Colegio Médico de San Fernando.

Muy valiosa debió de ser la información recogida por Robinson, pues el general San Martín expresa a Lord Cochrane: "Tengo la honra de recomendar a V. al caballero Robinson, conductor de ésta, sus ideas se han manifestado siempre decididas por la causa de [la] humanidad. Acaba de llegar de Lima y por su genio observativo puede dar algunas noticias importantes". Si alguna duda pudo caber en las credenciales de Robinson, esta carta de San Martín se las otorga, y muy altas.

Para no prolongar más nuestro relato, deseamos concluirlo con una reflexión a que nos invita el tema. Fueron ciertamente muchos y muy diversos los modos y caminos que contribuyeron a forjar las relaciones del Perú y los Estados Unidos de América. Pero no obstante numerosas diferencias, continúan alentando en ellos los mismos ideales de dignidad humana, de justicia, de independencia y de amor al derecho, que los alumbraron en los años de sus respectivas revoluciones; y si en la vida histórica aparecieron sombras y errores, la búsqueda de esos ideales comunes subsiste como el mejor legado para las presentes y futuras generaciones.

(134) *Ibidem*, 219-220; véase la nota 125.

(135) Félix Denegri Luna, "Noticia biográfica de Don Santiago Távara y Andrade" en Santiago Távara, *Historia de los Partidos* (Lima, Biblioteca de la República 1951), pág. XII-XIII.