

Introducción

A lo largo de los siglos xvi y xvii la defensa marítima de las enormes posesiones españolas estuvo a cargo de diversas organizaciones navales, cada una de las cuales fue creada para actuar en un ámbito específico. Así, existían las armadas de Flandes, del Mar Océano, de la Guarda de la Carrera de las Indias o de la Avería, del Estrecho, de Lisboa, de Vizcaya, del Mar del Sur, de Barlovento y de Tierra Firme, así como las escuadras de galeras de España, Nápoles, Sicilia y Génova. La mayoría desapareció durante la Guerra de Sucesión (1701-1713), llevando a que en 1714 se creara la Real Armada, iniciándose de esa manera la reconstrucción del poder naval español.

Sin embargo, esta medida fue resistida durante varios años en el virreinato peruano, donde la Armada de la Mar del Sur continuó activa por tres décadas más.

Durante siglo y medio dicha armada tuvo a su cargo la protección de los envíos de plata a Panamá, siendo más variada su suerte en cuanto a la defensa del espacio marítimo colonial contra incursiones enemigas o contra los molestos bucaneros que infestaron la zona a fines del siglo xvii. Total y plenamente dependiente del virreinato peruano, y actuando desde California hasta el extremo sur del continente, su larga historia ha sido abordada en su conjunto por Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez; y tratada de manera complementaria tanto en la *Historia Marítima del Perú*¹ como en los trabajos de Isidoro Vásquez de Acuña y de Peter Bradley, así

¹ Guillermo Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII*, el tomo IV de la colección en referencia dedica un extenso capítulo a la escuadra virreinal.

como en diversos artículos.² Pero sin duda hay mucho más por investigar sobre ella.

Al constituirse la Real Armada se dispuso que la de la Mar del Sur pasara a formar parte de la misma. Sin embargo, y no obstante el nombramiento de distinguidos jefes para que comandaran dicha fuerza, como fue el caso de Blas de Lezo, diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades navales en el Pacífico Sur. La resistencia peruana no obedecía a la dificultad de incorporar el escaso número de naves de la Armada de la Mar del Sur, o los componentes de su establecimiento terrestre, sino al complejo entramado de intereses que se había tejido en torno a ella. Este nudo gordiano vino a ser resuelto finalmente por la madre naturaleza el 28 de octubre de 1746, cuando un terremoto, seguido de un maremoto, destruyeron totalmente el puerto del Callao y con ello a buena parte de lo que quedaba de la Armada de la Mar del Sur.

Diversos buques de guerra fueron estacionados en dicho puerto durante las cuatro décadas siguientes, convertido así en apostadero naval, y asignados a la tarea de defender las posesiones hispanas en un amplio espacio marítimo que iba desde la longitud del cabo de Hornos hasta Panamá. Esta labor se complementaba con los otros apostaderos que fueron establecidos en la América española, el de La Habana, para cubrir el Caribe; el de Montevideo, con responsabilidad en el Atlántico Sur; y el de San Blas de Nayarit, para apoyar los esfuerzos de colonización de California y la costa del noroeste americano.

La situación del apostadero del Callao varió a fines del siglo XVIII, cuando se construyeron en España los bergantines *Peruano* y *Limeño* con el propósito exclusivo de servir en el Perú. A principios del siglo siguiente hubo un nuevo cambio al ser creado el Departamento Marítimo del Callao, con una jurisdicción que abarcaba desde Veragua –en el actual Panamá–, hasta el extremo sur del continente.

A lo largo de este periodo el virreinato peruano debió enfrentar las secuelas locales de cuatro conflictos europeos –Guerra de Sucesión Austriaca

² Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de la Mar del Sur*. Isidoro Vásquez de Acuña y García del Postigo, *Historia Naval del Reino de Chile (1520-1826)*. Peter T. Bradley, *Spain and the Defence of Peru 1579-1700*.

(1740-1748), Guerra de los Siete Años (1756-1763), guerra con Gran Bretaña (1779-1783) y guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808)–, así como a la amenaza que representaba la creciente presencia de naves británicas, francesas y norteamericanas, con el consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales. Asimismo, el virreinato se vio sacudido por la Gran Rebelión Andina, precipitada por la revolución de Túpac Amaru II (1780), y a partir de 1810 tuvo que empeñar todo su potencial en la lucha contra los movimientos independentistas.

Además de las funciones bélicas que debieron desempeñar las unidades asignadas al apostadero del Callao entre 1746 y 1824, la Comandancia de Marina tuvo que cumplir crecientes funciones de control marítimo y de lucha contra el contrabando, así como de exploración y de apoyo a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila. En repetidas oportunidades debieron recurrir al auxilio de naves armadas en corso, y en no pocas tuvieron que enfrentarse con los poderosos navieros limeños que veían en las autoridades navales a un elemento de fiscalización no deseado.

No han sido muchos los investigadores que se han aproximado al tema, y quienes lo han hecho se han centrado esencialmente en los años finales de dicha presencia: el complejo periodo de la independencia hispanoamericana. Destacan entre ellos los dos volúmenes que José Agustín de la Puente le dedica a *La Independencia. 1790-1826*, en la *Historia Marítima del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1975, t. V; el de Gaspar Pérez Turrado, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996; el de José Cervera Pery, *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992; y el de Isidoro Vásquez de Acuña y García del Postigo *Historia Naval del reino de Chile (1526-1826)*, Santiago, 2004. Todos ellos, al igual que diversos artículos, contribuyen de manera significativa al conocimiento de parte de ese complejo proceso. Sin embargo, sea por el empleo de fuentes primarias de un solo lado, o por yerros geográficos,³ no llegan a brindar una visión de conjunto de lo que significaron esos 80 años de la actividad naval española basada en el Callao.

³ Por ejemplo, Gaspar Pérez Turrado, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, p. 158, alude a un “misterioso viaje a Montevideo” cuando las fragatas *Prueba*, *Venganza* y *Esmeralda* se encuentran en una comisión a Mollendo.

Ahora bien, a lo largo de esta investigación hemos podido constatar un fenómeno curioso, pues mientras que la administración del imperio español va tornándose más centralizada por efecto de las reformas borbónicas, ese mismo proceso debilita sus mecanismos de control en las colonias. Uno de estos mecanismos es, obviamente, el poder de las autoridades virreinales; y otro no menos importante es la Real Armada que asegura las comunicaciones entre España y América. En el caso peruano ambos mecanismos entran en conflicto y se producen no pocos roces entre virreyes y comandantes de marina (quizá menos agudos con los virreyes Manuel Guirior y Francisco Gil de Taboada, tenientes generales de la Armada), que a la larga afectan no sólo al sistema de control al que nos hemos referido sino que también repercuten negativamente en las mismas funciones que el establecimiento naval debía cumplir.

El renacer naval español de la segunda mitad del siglo XVIII se reflejó en la presencia de un mayor número de naves en el apostadero y en diversos esfuerzos de exploración en el Pacífico, como el iniciado en 1789 por Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra en las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Pero los costos que implicaba mantener una fuerza naval mediana estacionada en el Pacífico resultaban excesivos, y en ocasiones prohibitivos, para el virreinato peruano. Es así que cuando se inició el declive final de la Real Armada, tras la batalla de Trafalgar (1805), España perdió el control de sus comunicaciones con América, impactando de manera sensible en las actividades económicas de las élites a ambos lados del Atlántico.

Nuevas fórmulas debieron buscarse para subsanar esta situación, y a ello contribuyeron primero los norteamericanos, luego de 1808 los británicos y, tras Waterloo, los franceses. La guerra de independencia española (1808-1814) llevó a la Real Armada a una situación de práctico colapso, dejando al Departamento Marítimo del Callao con muy pocas unidades y casi nulas posibilidades de refuerzo. En tales condiciones, los esfuerzos que llevó a cabo el virrey José de Abascal (1806-1816) por mantener y explotar el control del mar resultan notabilísimos pero con pocas posibilidades de sostenerse en el tiempo. La independencia americana se consolidó en la medida en que dicho control fue pasando a poder de las fuerzas insurgentes, como lo constatarían amargamente sus sucesores en el cargo.

En tal sentido, este trabajo muestra la importancia del factor naval en la etapa final del periodo colonial, con su incidencia en la defensa y en la

seguridad de los dominios españoles en América, con el enorme impacto económico que ello tuvo, y con las terribles consecuencias de su paulatino debilitamiento. Para ello se analizará la actividad de la Real Armada en el Callao, identificando los problemas por los que tuvieron que pasar sus jefes, así como sus complejas relaciones con las autoridades y poderes locales, y finalmente su actuación durante los diversos conflictos que tuvieron que enfrentar.

El presente libro consta de nueve capítulos, el primero de los cuales aborda el tema de la organización y el funcionamiento administrativo y económico del apostadero. Vemos así cómo va variando su composición, tanto a flote como en tierra; los aspectos económicos de su mantenimiento y operación; sus funciones respecto al control de la seguridad marítima, que conllevó numerosas fricciones con los navieros al imponer la Matrícula de Gente de Mar y medidas de policía portuaria; la actividad científica y educativa que realizó a través de algunas expediciones, la acumulación de información en el Depósito Hidrográfico de Lima y la formación de pilotos en la Academia Real de Náutica de Lima; y lo relativo a los temas de salud del personal naval, que llevaron al establecimiento del Hospital Naval de Bellavista.

El segundo capítulo cubre el periodo que corre entre 1746 y 1768, en que un limitado número de naves reales debe enfrentar los riesgos locales de las guerras de Sucesión Austriaca y de los Siete Años. En esta etapa se distingue el capitán de navío Juan Bautista Bonet, quien fuera tanto comandante de marina del Callao como del recién construido navío *San Joseph el Peruano* durante buena parte del mismo. Asimismo, se puede apreciar la importancia que tiene el transporte de caudales públicos y privados a bordo de las naves reales, especialmente en épocas de conflicto o incertidumbre.

El siguiente capítulo cubre un periodo de nueve años (1768-1777) en el que Gran Bretaña y Francia muestran creciente interés y actividad tanto en el Pacífico como en el Atlántico Sur. El asentamiento de franceses y británicos en Malvinas, así como las exploraciones llevadas a cabo por ambas potencias en Oceanía, llevaron al gobierno español a destinar nuevas naves al Callao para reafirmar sus derechos en ambos espacios marítimos y estar en mejores condiciones ante un eventual conflicto. Corresponden a este periodo los esfuerzos por explorar algunas islas de Oceanía y por apoyar los esfuerzos que el apostadero de San Blas de Nayarit realizaba en la costa oeste norteamericana.

El cuarto capítulo comprende igualmente nueve años (1778-1786), lapso durante el cual España sostiene una nueva guerra con Gran Bretaña y destina una división relativamente grande al Pacífico al mando del brigadier Antonio María Vacaro. Las diferentes percepciones que sobre el empleo de la misma tendrán Vacaro y los tres virreyes de ese periodo, sumadas a los gastos que conllevó su estacionamiento durante casi tres años en el extremo sur del continente y su posterior rehabilitación para retornar a España, muestran las complejidades que implica un adecuado uso del poder naval.

El quinto capítulo cubre los años que van de 1786 a 1794, en los que España debe abdicar de sus pretensiones hegemónicas en el Pacífico americano como consecuencia de los llamados incidentes de Nutka, en la costa del Noroeste. La presencia de buques balleneros británicos, seguidos después por naves norteamericanas y eventualmente rusas y francesas, plantea nuevos retos al apostadero del Callao para evitar el contrabando de bienes y de ideas revolucionarias. En ese contexto, el virreinato peruano invierte en la construcción de dos bergantines para que cumplan funciones de guardacostas, apoyando así a las naves que se destinan desde España para ello. En este periodo también arriba al Callao dos veces la expedición Malaspina-Bustamante, tanto al inicio como al final de su viaje por diversos puntos del Pacífico.

Los siete años que dura la siguiente guerra con Gran Bretaña (1795-1802) son cubiertos en el siguiente capítulo, mostrando las peculiaridades de la lucha en este ámbito del imperio español en el que las fuerzas contrarias están constituidas totalmente por corsarios, a los que se oponen tanto naves de la Real Armada como mercantes armadas en corso. La captura de numerosas embarcaciones balleneras al inicio del conflicto genera a su vez otro tipo de problemas, pues Lima y el Callao deben albergar un número relativamente grande de prisioneros, varios de los cuales eventualmente se van incorporando a las actividades económicas locales, e incluso sirven a bordo de los buques del apostadero.

El capítulo séptimo cubre la breve Paz de Amiens y el reinicio de las hostilidades con Gran Bretaña, abarcando así los seis años que corren entre 1802 a 1808. La referida paz atrajo a un gran número de naves británicas y norteamericanas a la actividad ballenera y foquera en el Pacífico, varias de las cuales se dedicaban también al contrabando, generando la necesidad

de reprimirlo activamente. Al reiniciarse las hostilidades, las naves reales y las armadas en curso capturaron varias embarcaciones británicas, cuyos tripulantes plantearon diversos problemas tanto en Lima como en el Callao. Por otro lado, los intentos británicos por capturar el Río de la Plata incrementaron el peligro latente en el Pacífico Sur y demandaron una creciente actividad de los escasos medios navales disponibles, que llevó a incorporar al servicio varias naves locales. En ese contexto, la incursión de una fragata de guerra británica procedente de la India demostró la debilidad que ese esquema defensivo tenía ante una amenaza naval de cierta magnitud.

La abdicación de los Borbones a sus derechos a la corona a favor de Napoleón generó lo que algunos autores han llamado la implosión del Estado y con ello del imperio español, acarreado, entre otras cosas, el inicio de la independencia hispanoamericana. Este proceso tuvo distinta intensidad y velocidad a lo largo del continente, encontrando en el virrey peruano José de Abascal a uno de sus más firmes opositores. Los reducidos medios navales con los que contaba fueron incrementados localmente para poder despachar diversas expediciones tanto al Alto Perú, como a Chile y Quito. Sin refuerzos navales ni militares hasta casi el final de su mandato, Abascal logró retener o recuperar esos territorios para la causa real, mostrando así un adecuado uso del control del mar. Este proceso se aborda en el capítulo octavo, que cubre los años entre 1808 y 1816.

El noveno y último capítulo marca la aparición de amenazas hispanoamericanas al poder naval español basado en el Callao, que logran disputarle y luego arrebatarle el control del Pacífico Sur, constriñendo así la libertad de acción de las fuerzas virreinales. Sin posibilidades de refuerzos provenientes de la península, lo que se viene para la causa realista es una campaña en el territorio peruano que lleva a la caída del Callao y con ello de su apostadero. Sin medios navales, el virrey José de la Serna se verá precisado a reducir el espacio que controla y a tratar de mantenerlo a la espera de una nueva expedición peninsular que nunca llega. El proceso abarca en realidad ocho años, entre 1816 y 1824, e incluye las vicisitudes del último esfuerzo naval español por retomar la iniciativa en esa parte del Pacífico. En este capítulo se aprecia también el complejo dilema que debieron enfrentar tanto peninsulares como americanos, al tener que definir su fidelidad a la monarquía o a las nuevas repúblicas que se iban conformando. Esto tuvo particulares

implicancias en el apostadero, llevando a que algunos miembros de la Real Armada e incluso algunas naves cambiaran de bando.

Con el fin de evitar las siempre molestas repeticiones en el texto, se han elaborado cinco anexos. El primero brinda una lista de las principales autoridades coloniales vinculadas al quehacer naval en el Pacífico Sur. En el segundo hemos procurado identificar todas las naves de la Real Armada que estuvieron asignadas al apostadero u operaron en su ámbito de responsabilidad, las naves mercantes que fueron incorporadas al servicio naval o llevaron a cabo labores de corso, y las naves de la Compañía de Filipinas que arribaron o salieron del Callao al mando de oficiales de marina. En todos los casos se brinda información básica sobre la nave y sus comandantes, así como de los puertos y fechas de arribo y zarpe en el ámbito del Pacífico Sur. Un tercer anexo contiene la lista anualizada de las naves extranjeras que navegaron en el Pacífico Sur entre 1789 y 1813. Ha sido bastante difícil de elaborar esta lista, pues las referencias españolas usualmente yerran en los nombres en otros idiomas, mientras que los registros británicos y norteamericanos no siempre consignan la zona de destino de las naves, y muchas de ellas tienen nombres bastante comunes que se repiten con frecuencia. Pese a ello, y sin pretender que están todas las que deben figurar, creemos estar haciendo un aporte significativo con esta lista. El cuarto anexo aborda el papel que jugaron las naves reales en la remisión de caudales hacia España y hacia otros puntos del imperio, contribuyendo de esa manera no solo a salvaguardarlos sino también a dinamizar la economía local. Contiene un listado de las remisiones de caudales realizadas en esos buques, brindando valiosa información a quienes deseen profundizar temas de historia económica del periodo.

Si bien se ha tratado de no usar palabras excesivamente técnicas en el texto, esto ha resultado inevitable en algunos casos. Esto ha llevado a incluir un quinto anexo con un breve glosario, en el que predominan los términos náuticos.

Hay algunos temas recurrentes a lo largo de todos los capítulos, como son las difíciles relaciones entre las autoridades navales y los virreyes, o la actividad corsaria. Podríamos haberlos agrupado en sendos capítulos, pero creemos que eso los sacaría de contexto y dificultaría su comprensión. En todo caso, aun cuando pueda parecer reiterativo, hemos optado por abordar estos temas en cada uno de los periodos en que hemos dividido esta obra.

Las principales fuentes primarias para esta investigación provienen del Archivo General de Marina “Don Álvaro de Bazán”, ubicado en el bello palacio que el marqués de Santa Cruz hizo levantar en El Viso, en plena meseta castellana, donde se conserva el acervo documental de la Armada Española entre 1784 y 1936. Inicié la consulta de sus documentos en el año 1991, habiendo utilizado esencialmente las series Expediciones a Indias, Estados de Fuerza y Vida, Lista de Contaduría de Cádiz, Apostaderos en América, Corso y Presas, Puertos y Capitanías, Cuerpo de Oficiales, Cuerpo de Pilotos y Cuerpo de Ministerio. Particularmente valioso para el empleo de este repositorio han sido los diversos catálogos con que cuenta, algunos de ellos publicados y otros disponibles en sala. Entre los primeros me fueron muy útiles los de Julio F. Guillén Tato, *Independencia de América. Índice de los papeles de Expediciones de Indias. Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán. 1784-1839*, Madrid, Instituto Histórico de Marina-CSIC, 1953, 3 v.; y el *Índice de los papeles de la Sección de Corso y Presas*, Madrid, Archivo General de Marina, 1953, 2 v.

La documentación de la Real Armada desde 1710 hasta 1783 se encuentra el Archivo General de Simancas, ubicado en el pueblo vallisoletano del mismo nombre, en un magnífico edificio construido en el siglo XVI con ese fin específico. El empleo de esos fondos fue facilitado por el valioso trabajo de Francisco Javier Álvarez Pinero, *Catálogo de Expediciones a Indias (años 1710 a 1783)*, Madrid, Fundación Mapfre Tavera/Ministerio de Cultura, 2005, así como por las herramientas descriptoras de las series Cuerpo de Oficiales y Matrícula de Indias.

El Museo Naval de Madrid cuenta también con un valioso archivo que he usado extensamente en esta y en otras investigaciones durante las últimas dos décadas. La gran ventaja que ofrece respecto a los otros repositorios documentales es su magnífica biblioteca, que entre sus fondos posee varias fuentes primarias.

En España he consultado también el Archivo General de Indias, el Archivo Histórico Nacional, la Biblioteca Nacional y el Archivo Histórico Militar, aunque la documentación sobre la Real Armada resulta mucho más rala que en los tres archivos mencionados previamente.

Fuentes primarias británicas y norteamericanas han complementado esta investigación de diversas formas. En el caso británico el material proviene

esencialmente de la sección Admiralty del antiguo Public Records Office, hoy National Archives, albergada en su sede de Kew Gardens; y del archivo del National Maritime Museum, en Greenwich. Trabajé en ambos repositorios en los años 1986 y 1987, mientras levantaba información para la que fue mi tesis doctoral. Gracias a mi buen amigo, el investigador australiano Chris Maxworthy, recientemente accedí a un pequeño tesoro documental en el National Archives. Se trata de los papeles que se tomaron a bordo del bergantín *Limeño* cuando fue capturado por la corsaria británica *Chance*, en 1801, que se encuentran en la serie High Court of Admiralty.

La documentación norteamericana proviene del National Archives, en College Park, Maryland, específicamente de las series Records of Boundary and Claims Commissions and Arbitrations (RG-76) y Naval Records Collection of the Office of Naval Records and Library (RG-45). En el 2008 y 2009 pude usar ampliamente dicho repositorio, así como las facilidades de investigación que me proporcionó el ser profesor en la Academia Naval, en Annapolis, Maryland.

Curiosamente, las fuentes primarias son relativamente escasas en el Perú. Fuera de algunos documentos que se conservan en la Biblioteca Nacional, entre ellos uno titulado “Papeles de la Armada Virreinal”, que fue la incitación inicial para emprender esta investigación; sólo he podido ubicar un corpus documental en la serie Guerra (Comisaría de Guerra y Marina), del Archivo General de la Nación. La mayor parte de esta serie, al menos en lo que a la Real Armada se refiere, se vincula al manejo económico y de los almacenes navales del Callao.

El Archivo Nacional de Chile, en su serie Capitanía General, también contiene valiosa información, especialmente sobre las naves que fueron apresadas en esa jurisdicción a partir de 1797. De manera complementaria he usado también el Archivo General de la Nación mexicano y diversos repositorios a los que he podido acceder a través del Internet, especialmente el portal de archivos españoles (PARES), y al apoyo de numerosos amigos.

Esto último me coloca en la siempre compleja tarea de agradecer a todos los que facilitaron y apoyaron esta investigación. A riesgo de cometer algún involuntario olvido, me gustaría mencionar en primer lugar a todos los amigos españoles que me apoyaron, contándose entre ellos al contralmirante Fernando de Bordejé y Morencos, ex director del Instituto de Historia

y Cultura Naval, institución que me albergó durante los tres meses de mi beca de hispanistas en 1991; al contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, ex director del Museo Naval y del instituto antes mencionado, quien me apoyó durante varios años y me sigue distinguiendo con su amistad. Igual aprecio me merece el general auditor José Cervera Pery, miembro del mismo instituto, prolífico autor y magnífico amigo; así como el contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director de ambas instituciones hasta mediados del 2012 y autor del prólogo de esta obra. En la planta académica del Museo Naval he encontrado siempre valiosísimo apoyo y varias expresiones de amistad, entre las cuales no puedo dejar de mencionar a Lola Higuera, Luisa Martín-Merás y Nieves Rodríguez. Guardo muy gratos recuerdos del personal del Archivo General de Marina “Don Álvaro de Bazán”, particularmente de los archiveros Juan del Campo y de su hijo Vicente, del capitán de Infantería de Marina Gabriel Lizana Cano, con quien compartí gratos momentos y algunas horas de pesca, y de su actual directora Silvia López Wehrli.

Varios otros amigos españoles han contribuido con esta investigación, contándose entre ellos José Ramón García Martínez, quien lo ha hecho de muchas maneras desde 1991; Feliciano Gámez Duarte, cuyas investigaciones sobre el impacto del curso independentista en Cádiz resultan muy valiosas; y José Ramón Viana, quien en tiempos recientes me ha facilitado diverso material en forma digital. Vinculados inicialmente con ocasión de las conmemoraciones por el bicentenario de la expedición Malaspina-Bustamante (1989-1994), varios otros amigos españoles me han brindado su colaboración, destacando entre ellos Mercedes Palau. Del mismo grupo forma parte el hispanista norteamericano Eric Beerman, por largos años residente en Madrid; y el malaspinista italiano Dario Manfredi, director de la Fundación Malaspina, de Mulazzo, cuya amistad tengo en alta estima. Ambos han alentado y apoyado este esfuerzo de dos décadas.

En Gran Bretaña recibí ayuda de Glyndwr Williams, mi profesor en el Queen Mary College de la Universidad de Londres, notable investigador de temas marítimos; así como del capitán de corbeta Andrew David, quien me apoyó con fuentes de la Hydrographic Office. Ambos me incorporaron luego al equipo que preparó la edición inglesa del diario de la expedición Malaspina, esfuerzo que me ayudó a tener una mejor percepción de mi

tema.⁴ También me han apoyado dos investigadores australianos, mi viejo amigo Robert King, particularmente en el tema de la incursión de la fragata de guerra británica *Cornwallis*; y el ya mencionado Chris Maxworthy, quien en tiempos recientes me ha facilitado numerosa documentación de archivos y bibliotecas británicas y australianas.

Mi viejo amigo y colega Daniel Masterson, profesor de la Academia Naval de Estados Unidos, me ayudó en las diversas ocasiones en que tuve que investigar en ese país, y muy especialmente en los dos años que pasé como profesor en ese centro académico. Igual apoyo recibí de otros dos viejos amigos, los profesores Larry Clayton, de la Universidad de Alabama, y Carlos López Urrutia, de Menlo College. Lamento mucho que Carlos nos dejara antes que esta obra salga a luz, puesto que en ella habría encontrado mucha información sobre su Chile natal.

En ese país recibí también el apoyo de varios amigos, destacando entre ellos Isidoro Vásquez de Acuña, José Miguel Barros y Cristián Guerrero Lira. Este último ha tenido la paciencia de corregir con notable acierto la versión final de este trabajo. En México me apoyó y alentó Iván Valdez-Bubnov, del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México, a quien debo el haber convocado al Seminario de Historia Naval y Militar para que se comentara mi trabajo. En aquella reunión, llevada a cabo en marzo del 2010, recibí recomendaciones muy constructivas que me permitieron emprender la fase final de la redacción.

En Perú han sido numerosas las personas a las que debo manifestar mi gratitud. Quizá deba empezar con los desaparecidos Félix Denegri Luna y Fernando Romero Pintado, mis dos mentores en el campo de la historia en general y de la historia marítima y naval en particular. Los funcionarios del Archivo General de la Nación, entre los que destaca Yolanda Auqui, merecen mi especial reconocimiento. De manera similar debo agradecer el apoyo de Laura Gutiérrez, directora del Archivo Arzobispal de Lima; y de Elia Chávez y Miguel Hinojosa, del Archivo Histórico de Marina. En la Biblioteca Nacional me fue muy útil la colaboración de mi distinguida amiga Martha Fernández de López, jefa institucional desde 1992 hasta el 2001;

⁴ Andrew David; Felipe Fernández-Armesto; Carlos Novi y Glyndwr Williams (eds.), *The Malaspina Expedition 1784-1794*, 3 v.

así como de toda su competente planta de bibliotecarios, especialmente los de la sección de colecciones especiales, entre ellos Ana María Maldonado, Jasón Mori y Augusto Caravasi. También debo agradecer a los bibliotecarios del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Esperanza Navarro y Neil Cárdenas, así como a la jefa de la Biblioteca Central de Marina, Lily Alarcón; y a los bibliotecarios del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Muy valioso ha sido el intercambio de información y opiniones con mi colega Cristina Mazzeo, cuyos largos años de investigación sobre el comercio exterior peruano han contribuido a enriquecer lo referido a las remisiones de caudales en los buques de la Real Armada.

Particular mención merece mi esposa, Lorena Toledo Valdez, quien durante varios años estuvo al frente del Archivo Histórico de Marina. Su afectuoso apoyo y aliento me acompañó a todo lo largo de este proyecto, contribuyendo a mejorarlo con su siempre acertada crítica.

Es probable que algunos nombres se me hayan escapado, pues resulta tarea casi imposible que esto no suceda. Soy el primero en lamentarlo y les ruego me disculpen.

Lima, diciembre del 2012