

NO POR LA HONRA SINO POR EL INTERÉS PIRATAS Y COMERCIANTES A FINES DEL SIGLO XVII

Susana Aldana Rivera¹

1684; nuevamente el peligro se cierne en las costas Pacíficas del imperio español. Desde los inicios de la década, hay piratas a la vista y esta vez han sido lo suficientemente atrevidos, no sólo para tocar puertos y saquear pueblos sino para intentar tomar Panamá². Los piratas entraron en negociaciones con los indios del Darién para asentarse en sus tierras y contar con una cabeza de playa en el continente desde la cual realizar sus incursiones. Aunque este acuerdo no prosperó, la situación se volvió cada vez más crítica y el comercio trasatlántico, uno de los pilares económicos del imperio español, se vio seriamente amenazado; los comerciantes de Lima temían arriesgar sus bienes y su hacienda embarcándolos a Panamá en un mar infestado de piratas. La responsabilidad de enfrentar el peligro recayó exclusivamente en el virrey del Perú, don Melchor de Fuentes y Rocaful, duque de la Palata. Pero también hubo una respuesta de los mercaderes limeños; con el auspicio del virrey establecieron la Compañía de Nuestra Señora de Guía, una compañía corsaria para repeler a los piratas.

De modo muy grueso, este podría ser el resumen de la preocupación central de este escrito. Pero acercarse a la presencia de piratas a fines del siglo XVII es una excusa para al trasfondo de lo que significó su presencia en las Indias, cómo alteraban su vida, su cotidianidad. ¿Sólo buscaban hostilizar al enemigo español y el rápido beneficio del bandidaje o en realidad, tenían un plan elaborado detrás de sus acciones? ¿Por qué sino se vincularon a los indígenas?. En todo caso, a partir de 1680 hay una presión creciente y cada vez más intensa de los países europeos por encontrar un espacio en América española. De un lado, la creciente expansión inglesa en el Caribe y del otro, los navíos cargados de plata pero sobre todo las valiosas frutas de Indias. Muestra de un primer auge de agricultura comercial (1680-1720)³ que sustentó la vida económica interna de las Indias, marcando el punto culminante de esa relativa autonomía americana que luego, los borbones intentaron quebrar sin mayor éxito. Para los piratas, las ganancias con los productos de la tierra debían ser lo suficientemente interesantes a pesar de no tener tanto valor acumulado como la plata.

En su momento, este metal determinó un primer ciclo de presencia pirática o ¿fue sólo por casualidad que Drake hizo su aparición en 1579 y que hacia 1624, L'Hermite pusiese fin a la presencia continua de piratas en estas aguas?⁴ Entre esos años, fue el auge de la plata potosina y la configuración de la ruta de la plata que haría florecer a las Indias: del Callao salían continuos envíos de este metal precioso que, vía Panamá, eran remitidos a la lejana España. Recién en la década de 1620 se define la estagnación y el declive de la producción minera potosina⁵ y también el alejamiento, momentáneo, de los extranjeros. Esto no significa negar avances e innovaciones tecnológicas marítimas ni las situaciones sociales que llevaron a los piratas a lanzarse a las costas Pacíficas pero tampoco puede dejarse de lado los acicates que encontraban para hacerlo.

En efecto, cincuenta años después, alrededor de 1680, los piratas vuelven a infestar estos mares, convirtiéndose en un mal endémico del virreinato del Perú hasta los años de 1720⁶, coincidiendo con el fin del auge agrícola y con la firma de un tratado entre España e Inglaterra. Utrecht (1713) no sólo significó el acceso controlado de productos europeos directamente a los virreinos americanos sino que legitimó una presencia visible y sensible desde antes así como la legalización de canales para el comercio de contrabando. Para una sociedad de frontera⁷ como la de los ingleses en las Honduras Británicas, Belice y Jamaica, resultaba altamente atractivo el fuerte tráfico de sedas y otros textiles y productos europeos llegando a Perú y el envío de dinero y efectos de la tierra a Panamá como contraparte: la Armada y sobre todo, los pequeños barcos que la acompañaban eran el botín preferido de los piratas.

Los golpes aislados y los botines cuantiosos dan lugar al establecimiento de una forma más organizada pero no menos brutal de la piratería cuya presencia en la vida cotidiana americana es cada vez más notoria y directa. Un proceso que va de la mano con el asentamiento de los ingleses en lo que serían las Indias occidentales: en el siglo XVII, el inglés en el Caribe, es colonizador de frontera, talador de maderas, comerciante de palo de campeche y, además, pirata y bucanero. La piratería es una alternativa a su ocio estacional y una ocupación legítima y lucrativa para muchos marinos ingleses que no encontraban un lugar en sus plantaciones coloniales⁸. Cuando el imperio perdió Jamaica y Curazao y los europeos-no españoles se expandieron sobre otras pequeñas islas del Caribe, se convirtieron en un verdadero dolor de cabeza para las autoridades americanas.

Pero el comercio con estas islas, *receptáculos de ladrones*, resultaban también muy beneficiosas para los gobernadores españoles que apoyaban, ilegalmente, el asunto. De allí que casi de inmediato a su llegada, el duque de la Palata recomen-

dó encarecidamente hacer un virreinato en las costas de Cartagena, suprimiendo la audiencia de Panamá y pasando Santa Fe a Cartagena, una jurisdicción que no debía ser vista ya como plaza sino como frontera de Francia, Inglaterra y Olanda por Matalino. Jamaica y Curazao (Fuentes, 1858:II, 322).

Años después, para mediados de la segunda mitad del siglo XVIII, nuevamente repuntaría la economía americana; una variada gama de productos agrícolas y pecuarios se combinó con la renovada explotación de mineral de plata. Por supuesto, los piratas volverán a aparecer por estas tierras; la producción y el comercio diversificado de estas regiones se convertirán en un gran atractivo. Pero la situación de esa época será diferente y les resultará más aconsejable la careta de balleneros, detrás de la que se esconderán, en realidad, confesados -cuanto aceptados- contrabandistas a principios del siglo XIX. El mercader europeo en general y el noratlántico en particular, será una figura cada vez más presente y participativa en la vida económica del virreinato tardío. Lo hacen ver las lacónicas comunicaciones de resignadas autoridades sobre la necesidad de sellar cargas de efectos extranjeros o reportes sobre barcos como la *Fragata americana nombrada Carlen que fondeo en el puerto de Paita.. que resulta no ser bayenera sino contrabandista*⁹. Comerciantes que durante el gobierno español se mantuvieron ocultos por la ilegalidad y que saltaron al primer plano con la república, no sólo girando en el comercio y en otras actividades económicas sino incluso, participando e intrigando en la vida política de las noveles repúblicas. Su oficio de piratas ya no tendría más sentido, ni siquiera el de contrabandistas¹⁰; por el contrario, pasaron a ser respetados comerciantes extranjeros, residentes legales que contaban con el respaldo de su país, que podían aprovecharse de lo novedoso, por diferente, de su sistema de comercio, y sobre todo, de nuestra mentalidad que hasta hoy día tiende a ensalzar y privilegiar al foráneo, si europeo o norteamericano, por el simple hecho de ser extranjero.

En este contexto-resumen, me interesa centrarme a fines del siglo XVII, en las pugnas por el control del mar y el acceso al Pacífico sur que se dieron entre el imperio español y el resto de países europeos. El conflicto se expresó de manera indirecta y mediatizado por los *piratas* -quienes oficialmente no estaban respaldados por ninguna Corona- y el Virrey del Perú. En los años de 1680 la pugna externa encubría la consolidación de otros reinos europeos como potencias, en particular Inglaterra que no por casualidad, algo más de un siglo después, se convertiría en la potencia marítima preeminente en el escenario mundial¹¹. Hacia América, la Corona española combinó el interés por implantar el absolutismo y poner fin a la relativa cuan peligrosa autonomía americana, propiciando, de este modo, la emergencia de una suerte de frente interno: al menos en el caso del virreinato del

Perú, determinados grupos sociales, como los mercaderes, peculiarmente establecidos por la tradición y la costumbre a lo largo de un siglo, se convierten en una contraparte lenta pero crecientemente antagónica a la imposición de los intereses de la Corona.

Ante los piratas, el «comercio» da una serie de respuesta, deja de embarcarse y sobre todo, asume los costos de la Compañía de Nuestra Señora de Guía para perseguir a los piratas. 1680 es una década en que se inicia un período de renovado intercambio mercantil que signa la presencia de un mercado interno lo suficientemente solvente que, sin duda alguna, hace su aparición con el ineludible entramado de intereses económicos locales. Pero los efectos o la utilización de la situación sólo puede ser establecida si delineamos la amenaza que podían o no significar los piratas para una sociedad como el virreinato del Perú. Más allá del disturbio y la violencia puntual del contacto de los piratas a lo largo del siglo XVII, ellos son la manifestación más visible, aunque poco percibida, del cambio de los tiempos que haría del siguiente siglo, el XVIII, una álgida época de transición.

LOS PIRATAS, LA GRAN AMENAZA

Es interesante ver el temor que suscitaban los piratas al gobierno virreinal, no en vano durante la mayor parte del siglo XVII, el Pacífico le había hecho honor a su nombre; esta parte de América y sobre todo el Perú estaba muy bien protegida

en los últimos ángulos del mundo cerrado con dos puertas que se tubieron por impenetrables, la del estrecho por su larga y peligrosa navegación, y la de tierra por los inaccesibles y no conocidos caminos de tierra firme, dieron a este mar el nombre de Pacífico, y el comercio la confianza de navegar sin prevención de armas (Fuentes 1858:t.2, p.344)

En efecto, desde que los españoles pusieron pie en estas tierras, el mar que bañaba las costas occidentales del imperio español era el Pacífico. La tranquilidad era la norma y más bien la excepción fueron algunos esporádicos piratas cuya presencia con el tiempo, se iría haciendo cada vez más frecuente y visible; era imposible detener las ruedas y las velas del comercio y el gran proceso político-económico que estaba detrás¹². Ni mercaderes ni pasajeros se enfrentaban a mayores riesgos que no fueran los del mar, no había ninguna necesidad especial de protección más

allá de las normales entre las tierras del Estrecho de Magallanes al sur y California al norte. Sugerente explicación para el uso del nombre *Pacífico*, que no hace sino confirmar que en el siglo XVII, la defensa externa era la que se planteaba en América y no la interna¹³.

Pero, ¿qué pasó cuando se rompió esa tranquilidad? Una vez descubierta la «puerta» del estrecho no pudo cerrarse aunque en los inicios, poco cuidado se tenía que tener cuando los barcos venían de esta zona. Los intrépidos europeos-no españoles que se lanzaban a cruzar el Pacífico y le *embonaban* al estrecho quedaban en este mar, literalmente, prisioneros de su propia audacia. Primero tenían que contar con muy buenos navíos como para arrostrar los vientos y la violencia del mar; luego, debían contar con muchos bastimentos porque la distancia hacía la navegación larga y peligrosa además de que, ya en el Pacífico, les era muy difícil aviarse apropiadamente. Todas las costas eran territorio enemigo, donde no les era nada fácil recibir ayuda y por el contrario, si un continuo rechazo. Fríamente calculaban mucha gente para los barcos *por la que se ha de perder* (Fuentes 1858:II, 319-320).

Pero la situación era muy diferente cuando llegaban por el norte. Estaba el Darién, un *postigo abierto*, ubicado estratégicamente. Esta zona de selva espesa y hasta hoy de difícil acceso, estaba bajo el control de los nativos y varias veces entraron en tratos con los extranjeros que asentados allí podían fácilmente recibir ayuda y socorros de las diferentes colonias inglesas y francesas; no olvidemos que éstas estaban asentadas en puntos estratégicos de las costas centroamericanas y caribeñas¹⁴. A menos que llevaran consigo sus navíos -cosa bastante improbable-, una vez que pasaban del Atlántico al Pacífico, tenían que capturar el barco de algún desprevenido mercader para moverse. No olvidemos que para fines del siglo XVII, todavía estaba vigente -aunque en creciente declive- el conocido circuito local de traslado de productos Portobelo-Panamá. Luego que el pirata Anson (1748) destruyera este puerto y hasta la construcción del Canal de Panamá, la ruta del Estrecho sería la única de acceso marítimo directo al rico litoral Pacífico.

Los piratas llegaban en uno o dos barcos, rara vez flotillas, aunque en esta época, fines del siglo XVII, comenzaron a tomar la costumbre de unirse para sus acciones piráticas. La excepción, John Coxon, con sus siete barcos bien artillados y 400 piratas¹⁵, quien en 1680 había dejado una profunda huella de la que aún no se recuperaba el imaginario popular apenas cuatro años después. La alarma fue tan generalizada a lo largo del litoral pacífico que inmovilizó la vida de las sociedades costeras e incluso la economía, porque ¿qué mercader querría embarcar sus caudales en un mar *infestado de piratas*?

Pero si bien eso es lo visible, hubo mucho mar de fondo como veremos. Las autoridades de la época sabían que no todos eran piratas, que había gente que peleaba por el honor y por una bandera; por tanto, era corsaria. Incluso sabían que algunos eran en realidad, contrabandistas¹⁶. Pero vistos desde América, territorio bajo dominio español, todos eran considerados como ladrones,

...que viene a robar y que estos [los ladrones] siempre lo procuran hacer con seguridad y sin empeño de perderse, porque como no han de pelear por la gloria de vencer los que no pelean por la honrra sino por el interés se recatan y se aseguran de la resistencia que se les puede hacer¹⁷

Hacia 1676 habían reaparecido los piratas en estas aguas, casi como anunciando el auge de la agricultura comercial. En estos años, los piratas estarán siempre prestos a rondar estas costas y se dejarán sentir nuevamente hacia mediados del gobierno del conde de la Monclova (1700); en esta oportunidad -y es muy sintomático- centran sus actividades en el comercio de cabotaje y no son tan peligrosos para el conjunto social como los piratas de la década de 1680¹⁸. No falta alguno que quiso hacer valer su patente de corso como Strong y detrás de Rogers estaban los mercaderes de Bristol¹⁹. Con la búsqueda de bastimentos, intentaban contactar con la gente de esta tierra para el mercadeo de efectos agrícolas, artículos bien recibidos y con mercado asegurado por donde fueran, Nueva España, Caribe u otro.

Pero en 1684, los piratas son realmente amenazadores; están en estas aguas Pacíficas, Edward Davis, William Cowley, Peter Harris y John Eaton²⁰. Sin embargo no es fácil ponerse de acuerdo sobre lo que sucede; las comunicaciones van y vienen. El Presidente de la audiencia de Panamá señalaba que más de cien hombres en el Darién habían sido vencidos por las fuerzas locales. Pero el de Chile indicaba que que no eran más de tres o cuatro navíos (Fuentes, 1858: II, 296,295). Cada uno tenía su verdad; los piratas se movían muy rápido. En efecto, después de fallar el ataque a Guayaquil, los piratas se fueron hacia Panamá, incorporando filibusteros franceses e ingleses para intentar una nueva toma de Panamá. Las autoridades de Guayaquil y de Piura, Domingo de Ituri y Joseph Fariña respectivamente enviaron las declaraciones de Miguel Vaqui y Antonio Rodea, prisioneros que se habían escapado de los piratas. De ambos, el último, quizás por su oficio como piloto, había tenido mejor ojo para captar la situación que vivía. Rodea resaltó que no eran más que tres barcos, uno de los cuales era de *mercaderes cargados de ropa* y dos de piratas, *que todos tres se hallaron en este mar sin saber uno de otro* (Fuentes 1858: II, 297).

No sólo bandoleros de mar a la caza de un botín sino también contrabandistas que, como parece desprenderse del comentario, no eran tan extraños para la gente de la época. Por eso no deja de ser sorprendente, quizás desde una perspectiva muy actual, que un grupo relativamente pequeño de hombres pusiese en jaque al importante y poderoso virreinato del Perú. Otra cosa es cuando uno entiende que se trata del comercio de cabotaje de y entre las diversas regiones o de la alteración de la vida de alguna pequeña localidad. Pequeños barcos y balsas podían ser fácil presa de los piratas pero, ¿qué sucedía con la Armada del Sur y los barcos de los grandes mercaderes limeños?

Sabemos que el siglo XVII fue la edad de oro de la Armada del Sur y que su respuesta a las incursiones piráticas fue genuinamente americana²¹ pero siempre se vio limitada por la presión para transportar la plata antes que defender el reino. Los barcos de los comerciantes no era de gran calado, aunque no faltó alguno que tuviera hasta 500 toneladas, pero todos en general eran muy pesados y poco maniobrables; cualquier espacio era utilizable para cargar mercadería (Clayton 1978). Pero eran lo suficientemente buenos como para navegar entre Acapulco, El Realejo, Panamá y Callao.

Por un lado, la Armada del Sur y por otro, la costumbre de los mercaderes de moverse en flotillas. Resulta muy extraña la actitud tan temerosa con respecto a los piratas. Sobre todo cuando vemos como los piratas se veían obligados a capturar los barcos de los locales para cambiarlos por los propios; la tecnología aún era muy pobre y demasiado tiempo en el agua sin carenarlos, los desgastaba. Hacia 1690, por ejemplo, los piratas capturaron el San Francisco Xavier, barco al que se pasaron luego de quemar el propio; con él, siguieron hostilizando puertos como Trujillo, Saña y Malabrigo donde capturaron un barco de harinas para Panamá²². Esto significa que, al menos por momentos, ambos bandos contaban con barcos semejantes.

Las noticias alrededor de 1684 son desalentadoras. Se tienen alarmantes noticias de la toma de las Islas del Rey frente a Panamá y se reportan nada menos que 10,200 piratas que fueron finalmente derrotados. Pero también se decía era posible que mil hombres intentasen tomar Lima²³. Dentro de las noticias tan confusas y contradictorias, la versión que puede llamarse oficial, señalaba que no más de tres o cuatro navíos piratas se encontraban en el Pacífico; los rumores -que decían sustentarse en noticias de fugados de los piratas- hicieron crecer el número a seis.

Con la noticia de la derrota de los piratas en Panamá, los ánimos de los mercaderes se habían renovado y muchos se habían aprestado para embarcarse para ese

puerto. Sin embargo, los nuevos rumores enfriaron este interés y los comerciantes insistieron en que se enviara a la Armada para apresar a los piratas. ¿Quién decía la verdad? ¿Acaso la información que el virrey manejaba y comunicaba podía no estar manipulada ante el interés de que el comercio se embarcara? Finalmente como del duque de la Palata decía que *quien se persuada que los piratas no pueden mentir y que son tan ingenuos que con cualquier prisionero hacen conversación de sus designios* (Fuentes 1858: II, 309).

Pero los piratas estaban en estas aguas. Además de los flamencos Davis, Swan, Harris y Eaton también estuvieron los franceses Gregniet y Ravenau de Lussan. Si se considera un mínimo de 50 hombres por cabeza, llegan a los 300 (Lohmann 1977: 432) y como máximo los 500. Los eventos posteriores parecen demostrar que, a las finales, no fueron muchos los barcos y piratas que estaban en el Pacífico y que sus alianzas no pasaban de ser cuestiones coyunturales; todos estaban atrapados en este lado del océano y no parecen haber tenido un plan preestablecido: piratas de diferente nacionalidad que llegaban a estas aguas y se unían para atacar a o defenderse de los americanos.

Sin duda el problema principal era la poca preparación que se tenía para enfrentar a los piratas; no había gente entrenada para la defensa. Para el virrey Duque de la Palata, con una aguda lectura de la sociedad que gobernara, fue el primero en resaltar que el problema residía en esa misma tranquilidad en la que había vivido América y no en la capacidad o incapacidad de los americanos para enfrentar a los piratas, *la gente de este país (...) son de las mismas obligaciones de los de Europa* (Fuentes 1858: II, 266). Incluso, este Virrey señalaba que Panamá se podía perder, no tanto por los enemigos como por no estar bien abastecido, de harinas y otros efectos (Fuentes 1858: II, 311-312). El problema fundamental para el ejército es que no había guerras; a lo sumo, la gente se juntaba e intentaba pensar en la defensa en el momento en que se daba cuenta de la presencia del enemigo, siempre ocasional. Una vez que la amenaza pasaba o se conjuraba, todos volvía a sus ocupaciones cotidianas hasta que nuevamente se daba un momento crítico (Fuentes 1858: II, 267-268).

Ciertamente, la guerra es *la que hace soldados y no el estar alistados en los libros del Rey*. No hay quien quiera servir en el ejército o en la marina; el Virrey señalaba que se sufría para encontrar soldados que quisieran ir a los presidios pues muchos se escapaban a las minas, probablemente a la búsqueda de mejor suerte. Es bastante diferente cuando se trata de armar navíos de comercio (Fuentes, 1858: II, 267). El asunto es que el interés de la gente va por otro lado,

todos han pasado a las Indias con diferente vocación y aquí los inquieta y ocupa enteramente el deseo de mejorar de fortuna con el comercio y aplicados a buscar la vida (como dicen) sienten emplearla en cargar el mosquete y hacer centinelas por sólo el sueldo (Fuentes 1858: II, 266; el subrayado es mío)

La amenaza en el virreinato del Perú del siglo XVII provenía del exterior aunque en las zonas de periferia hubo un frente interno que coadyuvó a configurar su personalidad histórica. En Venezuela, por ejemplo, se tuvo que enfrentar primero a los nativos, luego frenar a los europeos no-españoles, piratas o comerciantes que buscaban entrar en América, y finalmente a los temibles llaneros. En Argentina, los chiriguano y los gauchos fueron siempre gente díscola y bastante mal controlada por las autoridades locales y especialmente, en el caso de Chile, el Biobío fue una frontera informal pero real entre los criollos asentados al norte y los indígenas en el sur. Los parlamentos anuales renovaban y reestablecían los acuerdos entre el «reino criollo» de Chile y el informal (pero no menos real) reino indígena de la Araucanía²⁴; sólo a sangre y a fuego la República chilena lograría pacificar (y controlar) el territorio.

Pero en lo que hoy es el espacio peruano, la tranquilidad fue lo cotidiano hasta casi fines del siglo XVIII; la violencia interna era producto de la difícil relación de una sociedad invadida y dominada. Sus respuestas no pasaron por la rebeldía, expresada militarmente, sino en la adecuación al y utilización del sistema legal existente. Desde Manco Inca hasta pleno siglo XVIII, sobre todo los años de Tupac Amaru no hubo situaciones críticas de verdaderos alcances virreinales, excepción hecha de algunas revueltas de la década de 1750 como la de Huarochirí y la de Juan Santos Atahualpa.

En el siglo XVII, la verdadera y casi única preocupación del Virrey del Perú para con el territorio nuclear de su administración fue el frente externo. Las autoridades virreinales temían la peligrosa asociación entre piratas e indígenas, semi autónomos de la periferia. Imaginemos la gran alarma y la preocupación que causarían en 1680, que los enemigos del reino logaran pasar al Pacífico por tierra; el único modo que tenían era utilizar las balsas indígenas y eso suponía, alianzas entre los nativos y los extranjeros. Establecer este tipo de relaciones era, al parecer, una estrategia de los piratas, posibles corsarios, que tenían detrás suyo más de un interés: *lograron estos [los piratas] la ocasion del encono y sentimientos de los Darienes* (Fuentes 1858: I, 329). Inclusive, años después (1686), cuando los piratas recorrían el norte del virreinato (de Paita a Huaura), se tuvo también noticias en Lima de que los piratas pensaban saquear Pisco para recoger vinos y aguar-

dientes antes de regresar a Londres; según el muchacho fugado de los piratas a la altura de Huaura y portador de las noticias, entre sus planes estaba agasajar a los indios para después enfrentar a los españoles y designar un virrey; al fin y al cabo, estaban convencidos que 300 de ellos valían por 3000 de los otros (Lohmann 1977:435).

Para evitar mayores desgracias, las autoridades panameñas de 1680 entraron en inmediata negociación con los darienes, logrando la paz con los indios principales y acordando que dado el caso de que estos u otros europeos se acercaran o atracaran en el Playón, playa cercana a Portobelo, los nativos deberían pasarlos a cuchillo. La vigilancia se reforzó de inmediato y para las costas algo más al sur, se buscó a gente de Popayán asistidas de *indios amigos* (Fuentes 1858: I, 331,335). Punto interesante a tomar nota porque es posible que el cúmulo de situaciones que se comenzaron a vivir desde estos años, en el tiempo, les hiciera darse cuenta a los españoles que los nativos eran el único muro de contención posible para los grandes cambios que se avecinaban.

La defensa del común de la gente en la etapa que analizamos, el siglo XVII, frente a los piratas era, en la mayoría de los casos, simplemente retirarse al interior, abandonando las ciudades portuarias y cargando con todo lo cargable, bienes, dinero y sobre todo víveres. Más de un osado (o desesperado) pirata perseguiría las riquezas tierra adentro. Quizás por esto, los piratas tomaron la costumbre de atacar los poblados de noche mientras los lugareños dormían: dejaban los barcos anclados lo suficientemente lejos, en alta mar, y desembarcaban en balsas, sigilosamente, buscando capturar a la principal autoridad (Lohmann 1977:435).

Las autoridades virreinales sabían los puntos importantes que tenían que resguardarse: Valdivia en particular porque era parada casi fija después de cruzar el difícil y movido Estrecho de Magallanes; maltrechos los barcos y los tripulantes, unos, necesitaban ser reparados y, los otros, requerían de descanso y sobre todo de bastimentos. Además desde esta plaza era fácil *hostilizar en todo el Perú, Chile y las costas de Guatemala y Acapulco* (Fuentes 1858: I,238). Pero también se vigilaba algunos puertos intermedios como Coquimbo, Ilo, el atractivo San Marcos de Arica, puerto de salida del Alto Perú y Potosí, y Pisco, un excelente punto de arribada viniendo del sur. En el norte, la protección de Guayaquil, el único astillero al sur de la línea ecuatorial, era motivo de constante zozobra.

El más grave problema era que las autoridades tenían que buscar una suerte de autofinanciamiento en cada puerto porque primero, el Erario tenía muchos gastos y luego, sobre todo, porque la orden era terminante, enviar lo más posible de

retornos a España. El problema no era nuevo; el Virrey Esquilache había sido muy criticado por la Corona al intentar la defensa marítima del virreinato y disminuir las remesas de plata a España. Ya en ese momento (1613), se le había señalado que buscara la participación de los armadores para que artillaran sus buques pero finalmente la propuesta no llegó a ser puesta en efecto²⁵.

El Conde de Castellar (1776) también había intentado mejorar las condiciones de la Armada del Sur ante la presencia recurrente de piratas. Un nuevo e inteligente proyecto planteaba entregar a los vecinos del puerto de Arica, el trajín de los azogues de Potosí, es decir, el monopolio del traslado de ese elemento fundamental para la fundición de plata. Se calculaba que se les podría cargar hasta con 6000 pesos y cubrir con eso, 200 hombres en este puerto así como los 1200 pesos que costaban 300 hombres puestos en Valparaíso. Se pensaba también que en Pisco y en Guayaquil había posibilidades de aplicar el mismo sistema: se podía cargar al comercio el costo de manutención de algunos hombres (Fuentes 1858: I,237). Probablemente, los mercaderes de vinos, en el primero, y de cacao, en el segundo, se hubieran visto cargados por esta nueva tributación.

El mismo Virrey Conde de Castellar se las había ingeniado para conseguir navíos para la defensa. Gracias a un permiso de la Corona, había podido tomar los barcos que algunos comerciantes estaban construyendo en los astilleros de Guayaquil y los había adecuado para la guerra. Tomar no confiscar, lo cual suponía un pago con los que posiblemente había puesto coto a las quejas de los afectados.

En efecto, este Virrey se puso de acuerdo con el Administrador de los astilleros de Guayaquil para establecer una diseños de formas y medidas al fabricar los barcos de mercaderes para que dado el caso se pudieran convertir en buques de guerra con poca inversión. Así al saber que dos comerciantes, Bernardo Goyonote y Pedro de Otazu estaban construyendo sendos barcos y estar la situación álgida por la presencia de piratas, decidió incorporarlos a la Armada. Para resarcirlos, el Virrey le dio al primero el corregimiento de Otavalo y al segundo, el de Chimbo pero mientras con Goyonote no hubo problemas, Otazu no *tuvo medios suficientes* como para concluir el barco y la Corona tuvo que invertir en ello (Fuentes 1858: I, 235-236). Probablemente, si se investigase un poco más, se encontraría que no hay punto de comparación en los beneficios que uno y otro mercader podían obtener de uno y otro corregimiento.

Para la década de 1680, la situación seguía siendo crítica. La Armada había partido para Portobelo en noviembre de 1681 y no había regresado al Callao hasta una año después, diciembre de 1682. Los barcos necesitaban muchas reparaciones e

so se envió el Patache San Lorenzo a Guayaquil (julio de 1683) para que fuera carenado y regresase con maderas; sus reparaciones fueron tantas que cuando retornó (junio de 1684) prácticamente había sido rehecho. Pero en el interín ¿cómo carenar los demás barcos de la Armada sino había madera en el Callao? No les quedó más remedio a la autoridades que echar mano de la que se estaba utilizando para la construcción del nuevo convento de Carmelitas Descalzas con la promesa de reemplazarla con la que llegara de Guayaquil.

El tiempo pasaba raudamente como expresamente se ha resaltado en el texto. Demasiado quizás: en 1680, Sharp y Watling habían pasado por el Darién y habían hecho muchos destrozos en la costa Pacífica; semejante cosa se repitió en 1684-1685, cuando David, subiendo desde el Cabo de Hornos, se unió a otros ingleses y franceses que andaban por el Darién (Bueno 1795: 19-20). Los piratas seguían en el Pacífico, no se les podía dar caza y se movían impunemente, sin duda eran *castigos divinos*.

ANTE LOS «CASTIGOS DE DIOS», EL COMERCIO DEJA DE EMBARCARSE

¿Podemos imaginar lo que estos piratas representaban para la gente común, el pueblo, del virreinato? El siglo XVII fue el siglo religioso por excelencia, ¿cómo percibirían los de la época que por culpa de la amenaza pirata se tuviera que detener la construcción de una casa sagrada? Además, los piratas cogían curas y religiosos para intercambiarlos por los prisioneros que se les hubiese podido tomar, como sucedió en Panamá. Y peor aún, si eran laicos, porque los piratas les iban cortando la cabeza a sus prisioneros para definir y acelerar la entrega de rescate, como en la Puná y en Guayaquil (Lorente 1870: 283). Por eso, no sólo eran bandidos sino también hombres crueles y para mayor horror, infieles.

La incapacidad para capturarlos determinó que se les viera como un «castigo de Dios». ¿Cómo no considerar que Dios estaba de lado de los piratas si desde que habían aparecido en estos mares y costas parecía que hasta *las cosas naturales inanimadas, como viento, fuego, tempestades*, estaban a favor de los bandidos? (Fuentes 1858: II, 113). Sus estrategias de dar un golpe y fugar así como el hecho de reunirse en pequeñas flotillas debió darles mucha movilidad por comparación a la Armada, en bastante mala situación como se ha podido ver. Peor aún, cuando su presencia se combinó con el catastrófico terremoto de octubre de 1687 que dejó a la Ciudad de los Reyes por el suelo y en bastante mala situación a la costa peruana en general.

Quien observare los sucesos del Perú desde el año de 1684 asta el de 687 hallara señales infalibles de la mano de Dios y conocerá la confederacion que hicieron todos los elementos con los piratas a quien Dios encomendó el castigo de nuestras culpas²⁶

Piratas y terremotos; no había prueba más fehaciente de la ira divina. Pero está siempre su clemencia, *quisso Dios que conociessemos su providencia y su misericordia*, ¿qué habría sido de Lima si para esa fecha de 1687, los piratas no se hubiesen encontrado en Nueva España? *Desolada y afligida Hierusalem* [Lima, Dios] *no quisso exponerla a la sacrilega hostilidad de los piratas*. No se olvidaba que en 1684, estando a la vista los piratas *el viento que quito a nuestra armada en las Islas del Rey toda la victoria, favoreció a los piratas para la fuga, valiéndose de los remos*; inclusive, poco después y gracias a este mismo elemento, el viento, los piratas franceses pudieron apresar Guayaquil.

Más aún, cuando los piratas ingleses llegaron a Pisco, contaron con el favor del fuego porque se quemó la pólvora *en el fuerte en donde se hubiera defendido* esa ciudad y para peor sorpresa, por la misma época, se quemaba la nave capitana de la Armada en Paita perdiéndose *la mejor gente y la mejor artillería*. De nada valieron las invocaciones a San Francisco Xavier, especial y nuevo protector y patrón de la Armada (Fuentes 1858: II, 307,315). Sólo faltaba *un instrumento de la ira divina²⁷*, la tierra, y esta tembló de tal manera que abatió casi sin esperanzas al virreinato²⁸. Rogativas, procesiones y rezos estuvieron a la orden del día.

De todo lo dicho debe partir el temor a los piratas, agrandado probablemente por la exageración popular. Recordemos que era muy pobre el desarrollo de los medios de comunicación y que si bien los comerciantes habían establecido verdaderas cadenas de información, las noticias fundamentalmente pasaban de boca en boca, con rapidez sorprendente pero sin que fueran necesariamente verdaderas o modificadas de acuerdo a la imaginación del emisor. Pensemos en la fruición con que se contaría algún ataque pirata pues éstos despertaban un gran horror. Tal como en nuestra época en la que la televisión recoge la vida de bandoleros tristemente célebres, en el virreinato, los piratas proveían de hechos y anécdotas posibles de ser magnificados y hasta mitificados. Sin embargo, no deja de ser cierto que el área inglesa del Caribe con Port Royal a la cabeza eran una fuente continua de piratas; hasta 1500 piratas se juntaban alrededor de esta última ciudad (Joseph 1987).

Pero ¿qué pasaba cuando uno de estos «castigos» era capturado? Era solamente un hombre y tenía muy pocas esperanzas de salvación. Cuando en 1686, se pren-

dieron a 19 piratas entre Tumbes y la isla de la Puná fueron colgados de inmediato. Y aquí hay un primer enfrentamiento, desde las autoridades, de la voluntad de la Corona y la necesidad americana. Para evitar que los de las Indias tomaran justicia por su propia mano y se dejara de lado a la Corona, se señaló que los piratas debían ser remitidos a España para sufrir sanción. Probablemente si se prendía a un pirata, se contaba con un elemento de presión y de negociación oficial dentro del complicado panorama europeo, donde las guerras y la alianzas se entretejían entre las diferentes potencias, y por otro lado, se actualizaba una vieja costumbre de que los elementos más peligrosos, locales y sobre todo extranjeros, pasaran a España donde eran castigados²⁹. Permitir la libertad de justicia en América era no sólo sancionar su capacidad de defenderse, como lo demostraremos con la compañía de mar de los americanos, sino también y en particular, su capacidad de autogobierno.

Sin embargo, como siempre había sucedido desde que se establecieron los virreyes, la ley se acataba pero no se cumplía. El Duque de la Palata detuvo la Real Cédula en que se ordenaba el envío de los piratas a España aduciendo que no se podía tener presos a estos ladrones por mucho tiempo; sin pena de muerte tenían que esperar su envío a Europa y los locales por *la curiosidad de extranjeros y algunas habilidades que suelen tener*, entraban en contacto con ellos. Algunos resultaban tan familiares a los vecinos *que los mismos ingleses tenían como domicilio adquirido* y alguno hasta familia (Fuentes 1858: II, 341-343). Mala suerte la de Carlos Clerque³⁰, pirata que durante once años había residido en estos lares y que fuera ajusticiado a modo de ejemplo de lo que no debía permitirse.

Para Palata, los piratas debía ser castigados en América y no sólo en España porque si sabían que no había aquí sanción, ¿qué posibilidad real de detenerlos?. Era importante que los piratas supieran que había un castigo muy duro *por entrar en este mar, robar, matar y quemar las Iglesias* y no sólo para los capitanes o cabos sino para cualquiera de la tripulación. ¿Cómo no escuchar el clamor de *los que oyen y sienten los ultrages que padece la religión en sus sagradas imágenes y templos?* (Fuentes 1858: I,335)

Pero si bien el factor religioso era una motivación visible, detrás se movían los hilos de un grupo económico muy afectado, los mercaderes. Sin bandera, los piratas y con ella, los corsarios, ambos eran herramientas útiles para los países europeos cuyo acceso era restringido en América: no sólo sembraban el caos sino destruían el comercio, facilitando el ingreso de productos foráneos³¹. Los comerciantes sabían que ellos eran el principal objeto de interés en las pugnas entre los diferentes estados; era la mejor manera de mantener una situación de constante

zozobra en casa del enemigo, en este caso España, hostilizando constantemente a su imperio y a sus súbditos.

Pero el problema de los piratas, actualizaba también una suerte de enfrentamiento soterrado entre el comercio y las autoridades. Utilizando incluso el rumor, que no opinión, público:

...aquí observan que cuando se ha de embarcar la plata y comerciantes que van a la feria de Tierra Firme casi siempre se experimenta esto [mar picado] con mayor rigor y aun pasa el vulgo a decir el desvario de que la mar siente que salga la plata de esta tierra... (Moreyra y Cespedes 19: 321)

Entonces, ¿era realmente sólo el temor a los piratas? Recordemos que para las últimas décadas del siglo XVII, el peso del comercio estaban en manos de los americanos quienes había logrado romper el monopolio sevillano merced a la vinculación con los extranjeros y a la generalización del fraude como parte estructural del tráfico mercantil (Suárez 1991:386). Finalmente estaba emergiendo nítidamente ese mercado interno en el virreinato que les significaba un decisivo soporte económico.

Quizás, en el nivel regional, era donde los mercaderes se veían realmente afectados por la presencia de piratas. En 1685, Pablo Baez, rematista de las Bodegas de Babahoyo, señalaba el mal estado en que éstas estaban y la cuantiosa inversión que había tenido que realizar para recuperarla a lo cual se sumaban los graves destrozos que había causado el pirata inglés que capturara el Santísima Trinidad (Sharp) y que había intimidado a *los que trajinan y conducen generos de mercancia de esta provincia a la de Lima*. Peor aún, cuando se estaba normalizando el comercio, de nuevo se apareció el pirata y volvió a alterarse la situación. En total, era ya cerca de trece meses que no había comercio y por tanto, era muy poco lo que conseguía de las bodegas; el volumen de tráfico normal era más de diez mil botijas de vino que subían a Quito y los tres mil paños que pasaban de esa ciudad a Lima. ¿Cómo poder pagar la anualidad del remate? Porque ni siquiera pensaba poder resarcirse en un futuro porque *por la seguridad determinaron todos los comerciantes seguir el camino de tierra*. Los que se beneficiaban sin ninguna duda eran los almaceneros o dueños de tambos entre Piura, Loja, Cuenca y Quito. Inclusive hasta los mercaderes de Panamá *por el justo temor al pirata an determinado tomar el camino de la ciudad de Cartajena*²².

¿Cuánto de verdad, cuánto de mentira por parte de Baez? No lo sabemos, finalmente, este administrador de las Bodegas de Babahoyo regateaba con el gobierno, luchando porque le rebajaran el arrendamiento o que, por lo menos, le alargaran el tiempo de su arriendo por dos años además de los seis normales que duraba la concesión.

La presencia de los piratas está confirmada. Pero ¿podemos aseverar el temor que causaban? Había quien se la jugaba y no sabemos cuan normal fue esta suerte de ruleta rusa. Ante la presencia del enemigo en 1681, el virrey había ordenado que se cerrasen los puertos pero como los piratas habían sido vistos por Valdivia (Chile), le avisó al Corregidor de Trujillo que dejara salir de inmediato a los barcos que estuvieran surtos en el puerto de Huanchaco y que salieran para el norte; era la respuesta a solicitudes de licencia para cargar harinas en valles e ir a Panamá. Este corregidor, sin embargo, los retuvo dieciocho días y a pesar de todo, los mercaderes optaron por salir; por supuesto fueron capturados los tres navíos que salieron, no sólo cargados con harinas sino también con vinos para Guayaquil³³.

Los vecinos de esta ciudad se aprovecharon de la álgida situación causada por los piratas para solicitar mudar Guayaquil a donde quedaban los astilleros, lo cual a todas luces, les resultaba económicamente ventajoso. La *Nueva ciudad de Santiago de Guayaquil* quedaba como a un tiro de cañón de lugar donde quedaba la Antigua y en esa nueva ubicación quedaba resguardada de los piratas. Los intereses saltan rápidamente a la vista: los vecinos pedían concesiones para poder conducir cacao a Nueva España, qué mejor que estar lo más cerca posible de los barcos. No dejaban de asegurarse el monopolio del tráfico portuario guayaquileño señalando que no era conveniente formar *nuevos presidios* cuando no alcanzaba la Real Hacienda para mantener los antiguos y, por supuesto, como contraparte, ofrecían amurallar la ciudad y pagar gente para la defensa de la nueva ciudad. Hasta el mismo Virrey vio aquí una excelente oportunidad para deshacerse de una autoridad, que había causado gran escándalo en Quito, pues lo envió a refundar la nueva ciudad³⁴.

Los piratas fueron también la ocasión para que los grandes mercaderes capitalinos se pusieran en una posición de fuerza e intentaran no participar de la declinante Feria de Portobelo, donde, como es conocido, llegaban los envíos trianuales de los comerciantes peninsulares. Su excusa fue, primero, exigir que la Armada del Sur barrera a los piratas; luego que, si bien era verdad que la Armada podía proteger los navíos, el viaje seguía siendo muy riesgoso porque los piratas esperaban a que pasase la Armada y atacaban los buques que, para su mala suerte, quedaban rezagados por el viento o las corrientes marinas; se asaltaba cualquier navío

que se apartasse o satabentasse. Además, cuando se encontraba la Armada y sus acompañantes con los piratas, sólo si el viento era bueno, podían pelear. Por otro lado, los canales por los que pasan los piratas eran demasiado estrechos para los navíos más grandes. Ellos tenían que asegurar no sólo sus caudales sino el de tanta gente que colocaba sus cortos dineros en negocios mercantiles: este comercio se compone de todo género de personas sin exceptuar religioso ni monja³⁵.

Excusas y más excusas. El virrey Duque de la Palata rápidamente fue consciente del problema. En un inicio logró convencer al comercio de la ciudad pero cuando, finalmente, algunos mercaderes estaban encajonando su plata y una mujer había hecho tres escrituras por un valor de 50,000 pesos a interés, llegó la carta del Presidente de la Audiencia de Panamá señalando la alarmante presencia de un contingente de piratas (1684-1685) y enfrió hasta los ánimos de los más entusiastas. Era imposible silenciar el asunto, de golpe se frenaron las colocaciones, la hechura de escritura y la búsqueda de fiadores (Fuentes 1858: II,298-301; 318).

La tibieza del Tribunal del Consulado lo exasperaba. El Virrey no llegaba a entender como era que los mercaderes no alcanzaban a ver lo que estaba en juego. Y eso que *el Tribunal, la Junta y todos los que se componen el comercio* sabían que debían ayudar *porque se trata de el servicio de Dios, del Rey y de la causa pública y de la particular de cada uno* (Fuente 1858: II,313). La demora de la flota de Cartagena podía significar la pérdida irreparable de los galeones y del comercio de España; era necesario evitar las costosas demoras e internadas que ya había sufrido algunas veces la flota y que frenaba el interés de los peninsulares. Esta vez podía llegar a los tres años, internada tan larga no sólo los barcos sino también la gente *se avian de acabar y deshacer en Cartagena. ¿No comprendían los locales el daño que le haría a la economía del reino? Se ban a perder en ella los intereses de toda Europa, la vida de los vasallos y los mismos vajeles de por [si] quebrantados* (Fuentes 1858: II, 305,292).

De nada valían las amenazas. Ya le había advertido a al Tribunal del Consulado que si no se llegaba a embarcar el comercio limeño, él dispondría que pasaran a esta capital un número de Diputados del comercio de Sevilla: su idea era reducir la flota a cerca de 50 factores como mínimo y que, por su cuenta, éstos pasaran el cargamento de ropa a Lima. Incluso, para superar el problema del flete y demás costos de avío, se encargaría de prestar 400,000 pesos repartidos entre los factores que se decidiesen a pasar (Fuentes 1858: II,299). Pero todo lo que hubiera podido lograr con mucho esfuerzo era barrido con la sola llegada de una noticia sobre los piratas.

Se le escapaba la terquedad de los mercaderes del virreinato,

Nadie pessaba estas importancias (...) sólo ponian en la balanza de su propio interés aquella pesada consideración que tenían hecha sobre la seguridad de sus caudales (Fuentes 1858: II,292)

Finalmente resolvió pasarse de la obstinación del comercio y, según él, de la torpeza de su miedo, *no queda esperanza que mientras aya enemigos en la mar, aya de querer embarcar la plata*. Se resolvió entonces, a embarcar el tesoro y el comercio que se pudiera; afortunadamente no hubo contratiempo alguno. Pero es que, en paralelo, hubo una respuesta contundente de los mercaderes: la compañía de mar Nuestra Señora de Guía.

MERCADERES AL ATAQUE

La Corona española desde muy temprano el siglo XVII había intentado propiciar la participación americana en la defensa del reino. A cambio de alguna prebenda (puesto de corregidor, como se ha visto), los mercaderes- armadores que estaban construyendo sus navíos para su realización económica, aceptaban convertirlos en buques militares, dado el caso.

Por otro lado, hay que recordar que la Armada del Sur, pequeña o no, funcional o no, era una elaboración netamente americana que suele identificarse como española por la costumbre del siglo XVII de denominarse y declararse como español cualquier objeto o persona nacidas en estas tierra, pertenecientes al imperio español. Faltaba aún un siglo en el que progresivamente se fue dando la separación mental y real de la madre patria; el español se convierte en peninsular para mediados del siglo XVIII y luego en europeo para fines del virreinato. De igual modo, el criollo se convierte en español-americano y luego americano a secas.

No estamos ante una marina mercante. En realidad, como se desesperaba el Virrey, los comerciantes simplemente buscaban negros e indios para colocar como marineros en sus navíos y de lo único que se preocupaban era de buscar un contra-maestre español o mestizo, que si fuera más ducho en las cuestiones del mar³⁶. Dicho sea de paso, esto no era nada extraño toda vez que recién se comenzaba a formalizar la estructura de mando y gobierno de los barcos de la mano con la importancia y la envergadura de las operaciones marítimas.

Pero es que el Virrey Duque de la Palata, rápido e inteligentemente, había captado la idiosincracia limeña que, como en el caso de los piratas, llegaba a ser muy cansadora. Todo el mundo opinaba sobre la forma de resistir y responder a estos piratas así como juzgaban, por lo general de manera negativa, la forma en que el Virrey desarrollaba la estrategia antipirática.

Con esta animosidad regional, se forma una junta de guerra en cada cassa sobre la defensa de esta ciudad, ponderando la fuerza de los piratas como si las hubiesen contado, y por las plaza y tiendas todos daban su boto (Fuentes 1858: II, 291)

La oposición, diríamos en nuestros días, estaba siempre en contra de lo que hacía el gobierno, todos culpaban a la autoridad, sembrando la discordia y la desunión en el parecer del pueblo. El individualismo de los intereses limeños era muy fuerte; la presión popular era que la Armada saliera a destruir los piratas así ésta se perdiera.

Pero, ¿qué sucedió cuando se combinaron el tiempo con la imposibilidad del gobierno por rechazar a los piratas?

ya no habia donde bolber los ojos porque ni la Real Hacienda los tenía, [fondos] ni el comercio podía empeñarse en otros donatibos que ya no podía cumplir, ni el recurso a los particulares en la esterilidad de los tiempos prometía mayor deshago en su libertad, ni en este país se puede pensar en imposiciones y gabelas porque no ay en que cargarlas... (Fuentes 1858: I,333)

¿Acaso el comercio podía detenerse? Tres años era mucho tiempo, ¿no sentirían la presión de la necesidad de realización mercantil los propios mercaderes?. Además, por mucho que se les tuviera horror a los piratas, no faltaba alguno que se dedicaba a comerciar, aunque cierto es que eso sería con los piratas que llegaron a estas costas bajo el gobierno del Conde de la Monclova cuando el marco internacional se encontraba alterado por la guerra de sucesión española. Pero la cuestión es que para 1684, un grupo de particulares planteó la solución: crear una compañía de mar cuyo único objetivo fuera la búsqueda de los piratas y su eliminación.

La empresa corsaria de Nuestra Señora de Guía constaba de dos navíos ligeros, el San Nicolás y el San José (Lohmann 1979:441), y de un patache, llamado también Nuestra Señora de Guía, que llegaron a pelear con los piratas hasta en dos ocasiones e incluso capturaron un navío de los bandidos de mar. Cosa sorprendente si,

como se ha visto, era tan difícil *arrojar de este mar al enemigo y destrozales es imposibles si el no quiere llegara a pelear, no pudiendo nuestras naos dar alcance a las suyas* (Fuentes 1858: I,312). Reparemos que hasta los elementos, según decía el Virrey, estaba a favor de los piratas.

Sin duda alguna, lo más interesante es lo que hay detrás de esta Compañía. Según se decía, nadie tenía dinero para la Armada pero de pronto, los azogueros dan 42,603 ps. nada despreciables y que sirvieron para aviar los navíos de la compañía

La coyuntura para este grupo de mineros era muy particular. Para el siglo XVII sólo había cuatro lugares en el mundo donde se producía mercurio, uno de ellos era Huancavelica³⁷. El Duque de la Palata rápidamente consiguió que los azogueros incrementaran la producción de azogues y para 1682, estaban saliendo 3000 quintales de este elemento para el virreinato de Nueva España. Curiosamente, a pesar de la presencia de piratas, lograron remitir 3000 quintales más en 1685: sin ninguna duda, en el camino estuvo el éxito de los corsarios peruanos. Sin embargo, poco pudieron hacer después porque la situación crítica del comercio en 1684, con navegación restringida, sin impuestos de almojarifazgo a cobrar y sin alcabala por movimiento de productos, la Hacienda pública no pudo seguir habilitándoles con el numerario necesario a los industriales de Huancavelica (Lohmann 1949: 395, 400).

Los alicientes para participar en esta compañía corsaria eran poco despreciables. Analizemos las reglas de juego establecidas entre el Virrey y los ocho caballeros³⁸ participantes de la aventura.

Quedaba claramente establecido que los barcos de la compañía no debían ser usados para otra cosa que no fuese buscar piratas; es decir, estaban tácitamente prohibido de comerciar. Pero, por otro lado, todos aquellos que participaran de la compañía quedaban exentos de cualquier contribución y donativo que estuviera por encima de los 500 ps. mientras esta compañía durase. Más aún, la empresa era dueña de toda la presa: *nabios, varcos, oro, plata, joyas, perlas, negros o esclavos de cualquier condición* pasaban a ser propiedad de los corsarios peruanos. Únicamente la artillería debía ser reservada para el Rey; inclusive los barcos capturados pasaban a formar parte de los activos de la compañía.

Los socios de Nuestra Señora de Guía se comprometieron a no parar en puerto alguno siempre y cuando las órdenes de ruta de la escuadra fuesen entregadas en sobre cerrado para ser abiertas tres leguas mar adentro; de este modo, nadie se enteraba de la ruta que iban a tomar y de cuando iba a entrar o salir de puerto dicha

escuadra. ¿Exagerada precaución o maliciosa lectura nuestra por cuanto entendemos, entre líneas, que había la posibilidad de que dicha información pasase a los piratas? Quizás para evitar que si alguna persona fuera capturada, revelara los hechos (¿pero era algo tan fácil que eso sucediera con puertos cerrados y barcos inmovilizados?). O quizás porque ellos como mercaderes sabían que había gente del ramo que tenía tratos con los extranjeros.

En todo caso y esto es por cierto clave, los barcos de la escuadra no debían tener *mas vissitas ni guardas que las que la compañía les pusiese ni otra obligación que la de dar quenta a VE antes de estas dos funciones*, la órdenes de ruta y la entrada o salida del puerto. Prácticamente la impunidad, pues si bien no iban a atracar en ningún puerto, ¿quien iba a controlar lo que llevaban como cargo en los barcos si no habría vista de aduana que pudiese subir a ellos? Por otro lado, si no había ningún representante de la autoridad, ¿cómo saber cual era el derrotero de estos navíos corsarios? Peor aún, si a esto se añadía que todo el que *militare y sirviere* en los barcos, no debía responder a ninguna justicia más allá de los propios socios de la compañía. Cuando mucho podía aceptar apelaciones ante el Virrey o el auditor de guerra. Además se optaba por la tripulación más conveniente porque cualquier que quisiese podría formar parte de ella a pesar de que estuviera enrolado al servicio del Rey, que quienquiera se pueda *venir al sueldo... aunque estén debajo de lista en tierras o en mar* (Fuentes 1858: II, 335- 337). Como se ve la escuadra, sus deberes y sus disposiciones respondían únicamente a la compañía y se escapaba de cualquier intento de control por parte del virrey.

Muy interesante: ni bien la compañía corsaria de Nuestra Señora de Guía se hace a la mar, enfrenta y vence a los piratas. Dos encuentros, uno totalmente exitoso en las cercanías de Guayaquil y el otro sufriendo un revés, la pérdida del San Nicolás, frente a las costas de Atacama, del cual se salvó a la gente, bastimentos y artillería. Los otros dos barcos persiguieron al pirata hasta Nicaragua. Dirigidos por el Gobernador Dionisio de Artunduaga, la expedición se enfrentó en la isla del Tigre con los piratas, los cuales terminaron huyendo por tierra. Éxito final, los corsarios peruanos capturaron el San Francisco de Paula y después de dos años de dar vueltas por las aguas panameñas y sin más oportunidad de intervenir en nuevas acciones, regresaron al Callao con siete embarcaciones capturadas³⁹.

Tal vez un exceso de malicia, pero durante los dos años que se dedicaron a recorrer las aguas del Pacífico central, punto de encuentro de mercaderes de muchas nacionalidades, los comerciantes que estaban embarcados en los barcos de la compañía corsaria ¿sólo se dedicaron a tratar de cazar piratas? Lo cual no implica que los costos de mantenimiento de la escuadra hayan sido muy altos⁴⁰.

Los piratas fueron así una oportunidad interesante para los comerciantes. Sólo la negociación del botín debe haber sido un acicate muy fuerte, más aún con las «libertades» que se tenía: no señalar ruta, no sufrir ningún vista ni ningún otro tipo de control. Y más aún, se estaba haciendo un gran servicio al virreinato y el Virrey otorgaba premios por la labor. Como el corregimiento de Sica-Sica que le fue otorgado a Artunduaga, por haber dirigido exitosamente la compañía corsaria.

Sin embargo, ciertos problemas estructurales se mantuvieron. El gobernador mencionado nunca pudo administrar el corregimiento otorgado por el Virrey porque al poco tiempo llegó Diego de Vivanco con un proveído de la Corona sobre el mismo. Un nuevo choque de la autoridad indiana con la autoridad metropolitana, el Virrey se quejaba amargamente sobre que *faltando este caudal de los premios, le faltaran a VE. los medios para adelantar su Real Servicio*. ¿Cómo podía cumplir el Virrey con quienes lo ayudaban a la defensa del virreinato si no podía premiar los esfuerzos realizados?

La compañía corsaria Nuestra Señora de Guía dejó de funcionar luego que barrieran las aguas de piratas: los motivos los altos costos. Se señalaría también que habían cumplido su misión y que ya no era necesaria su existencia. Sin embargo, sabemos que alrededor de 1700 se llevaría a cabo la guerra de sucesión con las obvias luchas-reflejo en las colonias americanas. ¿Por qué el Virrey se apresuró a comprar en 1685 y 1687, dos navíos de guerra de los que llegaban de permiso a Buenos Aires?⁴¹ ¿No sería que el mismo duque de la Palata desincentivara la gestión de la compañía? Finalmente, él era un funcionario de la Corona española que intentaba, tempranamente, establecer el absolutismo y cortar esa creciente autonomía que, a ojos vista, se percibía en América.

Los piratas fueron sólo la punta de lanza de la expansión europea no-española sobre las Américas. A pesar de la mejora de la Armada pero sin la Compañía de Guía, el siguiente Virrey, el Conde de la Monclova, tendría que volver a enfrentar a los piratas de un lado y al comercio limeño del otro. La coyuntura del fin de siglo fue más dramática, se jugaba el derecho al trono español y la guerra europea se reflejaba en los territorios americanos. Ni bien se aparecía un pirata cesaba *el fervor de todos los del comercio como si huvieste entrado en estos mares una Armada de veinte baxeles* (Moreyra; Céspedes 1954: 96).

ALGUNAS IDEAS FINALES

Si bien los piratas no luchaban por la honra de un país, a diferencia de un corsario, los mercaderes limeños no parecen haber estado muy interesados tampoco en mantener y defender el honor del virreinato. En el fondo, piratas y mercaderes buscaban su propio interés; los primeros fueron la mejor excusa para que los segundos detuvieran un comercio obligado y vigilado para con Panamá que les resultaba cada vez más oneroso. La visible autonomía relativa de las Indias y los indios.

El trasfondo político de la situación no debe ser dejado de lado. Inglaterra se consolidaba como potencia en Europa, abandonaba el mercantilismo, sentando las bases del liberalismo económico y se expandía sobre los mares del mundo. De la mano con este proceso, iba forzando su acceso al Pacífico, humana y económicamente: se iban estableciendo colonias en Centro y Norteamérica y florecía un activo comercio con las Indias españolas. Sin ninguna duda, más oportunidades comerciales ofrecía el contacto directo con el comercio europeo, sobre todo inglés, que el cerrado monopolio mercantil español. Una interesante motivación como para que en los mercaderes americanos emergiera una resistencia pasiva para con las normativas españolas, que les resultaran contraproducentes. Una suerte de frente interno que conforme se desarrollara el siglo XVIII no haría más que crecer. Por otro lado, no podemos dejar de preguntarnos si estando en continuo contacto con los comerciantes ingleses, ¿los mercaderes americanos no fueron asimilando las nuevas percepciones económicas? Quizás entre ellos podríamos encontrar un campo fértil donde fueran germinando las nuevas concepciones políticas, el absolutismo y el republicanismo.

El temor a los piratas era real. Pero para el Virrey, como se ha visto, el problema era la tranquilidad de la región y lo por tanto, la poca preparación militar de su gente; perspicaz afirmación que nos abre otro ángulo de análisis para la violencia creciente del siglo XVIII y sobre todo XIX. Con temor (o sin él), cuando los grandes mercaderes vieron realmente en peligro sus actividades comerciales, se enfrentaron a los piratas. La empresa corsaria Nuestra Señora de Guía es una interesante muestra, quizás no de una gran capacidad de beligerancia, pero sí de los suficientes arreos como para proteger sus intereses. Más aún, si como se ha visto, la propia Armada tenía problemas para combatir con los piratas. Todo fue que la compañía se lanzase al mar para que de inmediato, luchara con los piratas y vencerlos: aquí no hubo vientos en contra, mar picado y ni siquiera la ira de Dios.

Los alicientes eran muchos, los hemos visto. Los honores de plantear la defensa del virreinato pero sobre todo, para mí, la oportunidad de tener una pequeña flotilla prácticamente autónoma del gobierno virreinal. Quizás por eso, el mismo Duque de la Palata se apresuró a incrementar el número de barcos de la Armada del Sur; si ésta era eficiente se hacía innecesario repetir la (exitosa) experiencia de una compañía corsaria. Sólo un detallado acercamiento a este tema podría terminar de confirmar lo que se sospecha.

La perspicacia del Duque de la Palata para con respecto a la sociedad limeña es sorprendente. Él hace notar una característica que podríamos afirmar como constante en nuestra sociedad: ante un peligro común, las opiniones se dividen, señalando cada bando sus propias soluciones y criticando las acciones que pueda tomar el gobierno. La presión popular, por tanto, es fuerte y no hay manera de enfrentarla sino es permitiendo una empresa corsaria que era por completo autónoma de su autoridad. Mucho tiempo después, Bolívar diría que en el Primer Congreso peruano había muchas cabezas para pensar y un sólo brazo para ejecutar. Interesantes reflexiones que dejan mucho para pensar. □

Notas

- 1 *Gracias a la facilidad de acceso a la biblioteca del Dr. Félix Denegri Luna, pude realizar este trabajo. Una versión preliminar de este artículo fue presentado al Primer Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval «Piratería y Guerra de Corso: realidad y fantasía». Lima, 6-7 de noviembre de 1996.*
- 2 *Este importante puerto de Centroamérica fue saqueado por el pirata Morgan en 1669. Joseph (1987: 450) señala que entre 1679 y 1681, John Coxon se puso al frente de una armada, integrada por 400 marinos y más de media docena de barcos que juraron repetir el saqueo de Panamá, aunque no lo lograron.*
- 3 *Muy poco se ha trabajado sobre la importancia de la agricultura comercial, sus ciclos, y su impacto no sólo en economía sino en la política colonial; un planteamiento de su importancia para el caso peruano en Aldana (1992).*
- 4 *Hasta 1645 hubo presencias esporádicas de piratas. Tomo la relación periodizada de las incursiones piratas en mares y puertos de la región de Piura trabajada por Juan Ricardo Palma (Ms.) dando por supuesto que dada la importancia geográfica-marítima de Paita, la mayoría de los piratas debió recalzar por ese puerto norteño. Por otro lado, sigo a Pérez-Mallaina y Torres (1987: 148) quienes señalan que entre 1645 y 1660 no hubo piratas en el Mar del Sur.*
- 5 *Tandeter (1992:20) ofrece un gráfico de la producción de plata de Potosí entre 1581 y 1810. Allí se puede apreciar que hacia 1620 se define la baja minera cuyo punto más bajo es la década de 1730 que, a su vez, marca el repunte productivo potosino hasta 1800.*

- 6 *Debe recordarse que el último pirata «clásico» fue George Anson quien estuvo en el Pacífico sur hacia 1740. En el siglo XVIII, otro será el marco político internacional y otras, las posibilidades de acceder a América.*
- 7 *Es interesante la lectura desde el otro lado, es decir, desde la perspectiva de la vida de los piratas ingleses en las islas del Caribe y en Belice. Ver Joseph (1987, passim) y su interesante análisis de la conversión de esta sociedad de frontera en sociedad colonial inglesa.*
- 8 *Bajo la perspectiva inglesa, los piratas asentados en las islas del Caribe son colonizadores de las fronteras del reino. Joseph (1987)*
- 9 *Archivo Departamental de Piura, Intendencia, ordinario, l.56, exp. s/n, s/f. Las comunicaciones sin embargo son de 1806 y 1805 respectivamente.*
- 10 *En este sentido es interesante, el anexo 7 de Palma (Ms.) en que trabaja los virreyes que gobiernan y las incursiones piratas. Se ve claramente una primera etapa de ataques de piratas: Drake (1579), Cavendish (1587), Hawkins (1594), Van Noort (1600), Spielberghen (1616) y L'Hermite (1624). En la segunda etapa, se tiene a Sharp (1680), Cowley y Davis (1684-85), Raveneau de Lussan (1687), Strong (1690), Gouin de Beauchesne (1700), Dampier (1703), Rogers (1709), Clipperton (1720), Shelvocke (1720) y algo fuera de tiempo, Anson (1741). Luego, para la tercera etapa sólo se indican corsarios, contrabandistas y balleneros (1795-1806) probablemente por su gran número.*
- 11 *Esta preeminencia y el control marítimo que suponía tuvo grandes repercusiones en la cuenca americana del Pacífico sur y el Perú pues estaría detrás de las guerras regionales americanas que se dieron a lo largo del siglo XIX. Valga señalar que utilizo el término regional en el amplio sentido internacional (y que lentamente comienza a reemplazar al término nacional) pues soslaya el problema de dominio real de un centro de poder sobre su país/ territorio.*
- 12 *Me refiero a la progresiva conversión de América en colonias económicas propiamente dichas merced al absolutismo borbónico y luego en regiones exportadoras de materias primas para mediados del siglo XIX republicano.*
- 13 *Situación que actualiza el interés por el siglo XVII por cuanto es el momento en que se debe estar estabilizando la sociedad virreinal. Sin mayores revueltas indígenas, mestizas o criollas, con esa tranquilidad en el comercio y en general con un progresivo desarrollo de diversas actividades económicas así como por la preeminencia religiosa en la cultura, el siglo XVII se me aparece como la etapa en que los diferentes integrantes de nuestra sociedad aprendieron, bien o mal, a convivir. Pero aún falta mucho por estudiarlo.*
- 14 *Según Joseph (1987) había colonias en las Honduras británicas, Belice y Jamaica así como en un número de pequeñas islas del Caribe.*
- 15 *En 1680, una flotilla de media docena de piratas ingleses con 400 hombres, dirigida inicialmente por Coxon y luego por Sharp y contando con Hawkins, Boldman, Watling, Harris, Ringrose, Dampier. Wafer juraron repetir el asalto de Panamá y bajar por las costas Pacíficas, capturando el territorio. Atacaron Portobelo con éxito, cruzaron el istmo, dejando sus barcos en el Atlántico e intentaron, fallidamente, capturar Panamá (Joseph 1987; Palma Ms.).*
- 16 *Según Palma (Ms.), el capitán Swan vino al mando de una expedición fletada por el duque de York y otros comerciantes ingleses. El Cygne, con 16 cañones y 60 hombres, traía además*

NO POR LA HONRA SINO POR EL INTERÉS PIRATAS Y COMERCIANTES...

- un cargamento de cinco mil libras. También menciona el caso de John Strong quien negocio con comerciantes guayaquileños en 1690.*
- 17 Fuentes. 1858: II.309. Para poder establecer en el siglo XVII quien era corsario o no, se requeriría de una investigación más detallada que pasase por la comparación cuidadosa de los momentos de guerra entre España y Europa y de los motivos que mueven a los extranjeros que llegan a estos mares. En el XVIII, la guerra es crónica y quizás por eso se habla directamente de corsarios. Por su parte, los contrabandistas son vistos como una enfermedad incurable.
 - 18 En el interín la gobernación de Sir Henry Morgan, quien terminara finalmente por capturar y anexas Jamaica a Inglaterra, había sido dejada atrás. Las Indias occidentales inglesas comenzaban a tomar forma y a asentarse como colonias (Joseph 1987)
 - 19 Palma. Ms. También es importante recordar que luego de los Tratados de Madrid de 1667 y 1670 se buscó eliminar fuentes de conflicto entre España e Inglaterra, con lo cual la piratería quedó oficialmente proscrita; sólo en tiempo de guerra y de manera específica, se darían comisiones reales por presa (Joseph 1987: 449-450). También es interesante notar el conflicto de intereses que había entre los propios ingleses: hacia 1700 se permitió expediciones escocesas en miras a conquistar y asentarse en territorios americanos. Los preparativos que hizo España para la inmediata defensa, estuvieron demás; los mismos londinenses, preocupados por su comercio, se encargaron de hacer que fracasaran (Moreyra; Céspedes 1954: xv).
 - 20 Palma (Ms.) nos indica que la expedición estuvo originalmente al mando del inglés John Edmund Cook. El «Revenge» tenía 78 hombres y llevaba a Davis como contramaestre, Dampier y Cowley como pilotos, Wafer como cirujano y Funnel como oficial. En abril de 1684, se asoció a John Eaton, en julio o julio con Charles Swan y finalmente con Peter Harris. Muchos de estos volverían poco después en 1687.
 - 21 Pérez-Mallaina: Torres 1987: 145 y ss. La Armada estaba formada por seis barcos: la Capitana (con 40 cañones), la Almirante, el Patuche San Lorenzo (con 24 cañones), el Populo y dos naves más (Lorente 1870: 281).
 - 22 El pirata es conocido como Lorenzillo e iba cerca de la costa con ocho embarcaciones (Moreyra y Céspedes 1954: 85). Valga un pequeño excursus, es interesante ver como todavía se está cultivando trigo en la costa norte para 1690; recuérdese que el terremoto de 1687 es tomado como excusa para cambiar el cultivo a la más rentable caña de azúcar. Al respecto, ver Aldana 1996.
 - 23 Fuentes 1858: II. 280-281. Sin embargo, el número es ciertamente exagerado: posiblemente dicha exageración busque magnificar la gestión del virrey y la actuación de las fuerzas de la Armada del Sur.
 - 24 Sobre la Araucanía se tiene muchos trabajos. Sin embargo, se hace muy poca referencia a su existencia como espacio liberado indígena no conquistado hasta mediados del siglo XIX.
 - 25 Al parecer también se habría intentado en 1626. Ver Peter Bradley, La Armada del Mar del Sur (Ms.) Agvadezco al Sr. Jorge Ortiz el haberme facilitado el documento.
 - 26 El Virrey sólo se refiere a su gobierno pero no olvidemos que desde 1681 hubo piratas en aguas del Pacífico. Fuentes 1858: II. 317

- 27 *Las citas han sido extraviadas de Fuentes 1858: I, 317 y 113-114; en este orden.*
- 28 *El impacto de este terremoto fue tal que quedó registrado en la memoria popular como uno de los más fuertes que han azotado Lima. No creo que sea casual que la procesión del Señor de los Milagros se realice en Octubre y que el Señor salga en dos fechas (actualmente 18 y 28 de octubre). Pienso que debe conmemorarse este terremoto, del 20 de octubre de 1687, y el del 28 de octubre de 1746; ambos arrasaron Lima.*
- 29 *Recordemos como, bastante después, los hijos de Tupac Amaru serían remitidos a España.*
- 30 *No he encontrado ninguna referencia a este pirata. Por el contrario, lo que se encuentra es a Manuel Francisco de Clerque y Solano (Trujillo 1650- Lima 1713) quien tuvo una labor destacada en la lucha contra los piratas en 1679 y 1686, primero guarneciendo con cincuenta infantes el Darién y luego, bordeando la costa a la altura de Huacho para descubrir piratas. Su meritoria labor le significó ser enviado a España para buscar socorros después del terremoto de 1687 y terminó siendo alcalde de Lima. Ver Tauro 1987: 11,517.*
- 31 *No es casual que la época clásica de la piratería sean los siglos XVII y XVIII. También en Kemp (1976) están algunas de estas ideas puntualmente señaladas bajo las diferentes acepciones del término pirata.*
- 32 *Las bodegas de Babahoyo fueron una suerte de almacenes para depositar la mercadería de Guayaquil en tránsito a Quito. Las citas señaladas en Archivo Nacional de Quito, Bodegas, Caja 1 (1681-1722), File 2 (10-VII-1685).*
- 33 *Obviamente el desatino le costó el puesto al corregidor de Trujillo. ANQ, Bodegas, Caja 1 (1681-1722), File 2 (10-VII-1685). También ver Fuentes 1858: II, 290. Es muy claro que se trata de mantener el comercio corriente, vinos del sur (Moquegua y Arequipa) y harinas del norte que iban a Guayaquil, por Paños, y a Panamá, por otros productos.*
- 34 *No está demás recordar que hubo ciudades itinerantes muy tardías en las zonas geográficamente más agrestes como la costa ecuatoriana; al respecto ver, Eduardo Kingman, coord. (1989). Las ciudades en la Historia (Quito. Ciudad, 456p.). El escándalo que señalamos lo causó el Oidor Cristóbal de Zevallos al mantener relaciones ilícitas con una mujer casada de Quito (Moreyra; Céspedes 1954:287)*
- 35 *A pesar del riesgo de mar, la colocación en casas mercantiles implicaba un interesante retorno para el pequeño inversionista, un 16% sobre el capital (Fuentes 1858: II,301; Lorente 1870: 280). Un punto muy interesante, sobre la capacidad de participación de amplios sectores de la población en actividades económicas de gran envergadura, que no ha sido estudiado en absoluto. Las primeras cursivas del párrafo en Fuentes 1858: II,292.*
- 36 *Ahora claro, lo interesante sería saber de que indígenas se trata pues si se contrataba gente de Chíncha o de Sechura es más que seguro que su experiencia en el mar era muy grande.*
- 37 *Los otros eran Almadén (España), Idria (Yugoslavia) y China. Lohmann 1949:395.*
- 38 *Dichos personajes fueron Cristóbal de Llano Xaraba, Agustín Canquequi y Salinas, Francisco de Orage, Dr. Francisco Zabala, Juan de Garay Otañez, Juan Fernández Davila, Fernando Gimendi y Francisco de Paredes (Fuentes 1858: II. 335). Serían interesante seguirlos para ver su peso en la sociedad del virreinato peruano a fines del siglo XVII.*

39 *Fuentes* 1858: II, 338; *Lorente* 1870: 287; *Lohmann* 1979: 441-442

40 *En la memoria del Duque de la Palata se señalan costos por valor de 5'060.604ps así como una inversión de 420,603ps por parte de los azogueros (Fuentes 1858: II, 541). Sin embargo, las cifras que señala Lohmann (1977:442) son 506,604ps y 42.603ps; nos quedamos con ellas porque es posible la mala lectura del caldevón.*

41 *El valor de los mismos fue de 160,000 ps. (Lohmann 1979: 438)*

Bibliografía

ALDANA RIVERA, Susana

1992 «Los comerciantes piuranos (1700-1830): el soporte humano de una región económica». Lima. 195 p. (Ts.Mr., Flacso-Quito).

1996 «¿Ocurrencias del tiempo?: fenómenos naturales y sociedad en el Perú colonial» en: García Acosta, ed. *Historia de los desastres en América Latina*. México: Ciesas. t.1, pp. 167- 197.

BUENO, Cosme

1795 *Catálogo histórico y cronológico de los virreyes y gobernadores del Perú, con los sucesos más principales de sus tiempos: por el Dr. Cosme Bueno, Catedrático de Prima de matemáticas.*

CLAYTON, Lawrence

1978 *Los astilleros del Guayaquil colonial*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas. 230 p.

FUENTES, Manuel Atanasio, ed.

1859 *Memoria de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español: t.1, Don Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros; Don Francisco de Borja y Aragón, príncipe de Esquilache; Don Baltasar de la Cueva, conde de Castellar; Ilustrísimo Don Melchor de Liñan y Cisneros*. Lima: Librería Central de Felipe Bailly. 379 p.

1859 *Memoria de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español: t. 2, Don Melchor de Navarra y Rocaful, Duque de la Palata*. Lima: Librería Central de Felipe Bailly. 428 p.

- KEMP, Peter
1976 *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford, University Press, London, New York, Melbourne. 971 p.
- JOSEPH, Gilbert
1987 «John Coxon: bucanero y empresario (Jamaica y Nueva siglo XVII)» en: Sweet, David; Nash, Gary. *La lucha por las supervivencia en la América colonial*. Mexico: FCE. pp. 447-461.
- LOHMAN VILLENA, Guillermo
1949 *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. 465 p.
- 1977 *Historia marítima del Perú: siglos XVII y XVIII*. Lima: Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú. t. 4
- LORENTE, Sebastián
1870 *Historia del Perú bajo la dinastía austríaca (1598- 1700)*. París: Imprenta de A.E. Pochette. 364 p.
- MOREYRA PAZ SOLDÁN, Manuel; CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo
1954 *Virreinato peruano, documentos para su historia: colección de cartas de virreyes. Conde de la Monclova (1689- 1694)*. Lima: Instituto Histórico del Perú. 378 p.
- PALMA, Juan Ricardo
s/f *Paíta: el punto de todos los piratas. Incusiones piratas en el mar y puertos de Piura (Ss. XVI al XIX)*. Piura.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo; TORRES RAMIRES, Bibiano
1987 *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: CSIC. 363 p.
- SUÁREZ, Margarita
1993 «Lima y el sistema de flotas en la primera mitad del siglo XVII» en: Ortiz Sotelo, Jorge, ed. *Actas del primer simposio de historia marítima y naval iberoamericana. Callao 5-7 de noviembre de 1991*. Lima: Dirección de Interes Marítimos; Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú. pp. 377-386
- TANDETER, Enrique
1992 *Coacción y mercado: la minería de la plata en el Potosí colonial 1692-1826*. Cuzco: Centro Bartolomé de las Casas. 316 p.

NO POR LA HONRA SINO POR EL INTERÉS PIRATAS Y COMERCIANTES...

TAURO, Alberto
1987

Enciclopedia ilustrada del Perú: síntesis del conocimiento integral del Perú desde sus orígenes hasta la actualidad. Barcelona: Peisa.
6 t.