

El Almirante Martin Jorge Guise, la Expedición Libertadora y la creación de la Marina de Guerra del Perú

Admiral Martin Jorge Guise, the Liberating Expedition
and the creation of the Peruvian Navy

Recibido: 11 de octubre del 2021 | Aceptado: 02 de diciembre del 2021

Michel Laguerre Kleimann

<https://orcid.org/0000-0002-2363-9187>

Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.

Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Email: mlaguerrek@gmail.com

8

Resumen: El presente artículo toma como base la exposición dada en el Foro Internacional: Poder Naval en la gesta de la independencia de América, llevado a cabo el 12 de noviembre del 2021. Tiene como objetivo resaltar la importancia del aspecto naval durante el proceso independentista sudamericano, el cual experimentó reveses terrestres que redireccionaron la estrategia original hacia el medio marítimo.

Para ello, los organizadores de las fuerzas separatistas tuvieron que adaptarse y recurrir a elementos del Poder Naval, logrando formar una escuadra que logró proyectar el poder a tierra. Esta tarea no fue sencilla ni estuvo libre de dificultades del orden logístico y humano. Sin embargo, a pesar de aquella realidad adversa, la voluntad, creatividad y liderazgo de los patriotas criollos tuvo como resultado el desembarcar en territorio peruano y proclamar la independencia del Perú.

Palabras clave: Proceso de la Independencia, Poder Naval, Martin Guise, Armada Peruana, José de San Martín, Bernardo O'Higgins.

Abstract: *This article is based on the conference given at the International Forum: “Sea Power in the quest to the independence of America” held on November 12, 2021. It seeks to highlight the importance of the naval force during the South American independence process, experiencing land setbacks that redirected the original strategy towards the maritime environment.*

For that purpose, those responsible of organizing the separatist forces had to adapt and resort to the elements of Sea Power, managing to form a squadron that was able to project power to land. This was not an easy task nor was it free of difficulties in terms of logistics and manpower. However, despite that adverse reality, the will, creativity and leadership of Creole patriots resulted in the landing in Peruvian territory and proclaiming the independence of Peru.

Keywords: *Independence process, Sea Power, Martin Guise, Peruvian Navy, José de San Martín, Bernardo O’Higgins.*

1. INTRODUCCIÓN

Es un gran honor haber sido convocado por los organizadores de este evento para dirigirme a ustedes en relación al Foro Internacional que lleva por título “Poder Naval en la gesta de la independencia de América”; el cual nos va a permitir consolidar la reflexión respecto a la importancia del Poder Naval en el inicio, forja y cotidianidad de nuestras respectivas repúblicas, asunto no siempre colocado en primera mano por los historiadores no navales.

Recordemos que el reconocido historiador naval británico Geoffrey Till (2007) anotó que los cuatro atributos históricos del mar eran: “recursos, transporte, información y dominio”. Cuatro atributos que, en la rica bibliografía de la Revista de Marina, encontré que un marino peruano ya las había considerado en 1979. Me refiero al Capitán de Navío Julio De los Ríos Rozas.

Bien, esto se ha recordado respecto al medio geográfico donde se llevaron a cabo los temas que se exponen en esta mañana. Ahora, iniciemos con el actor principal que nos convoca de manera genérica en esta reunión. Para ello, tomaré como referencia al verdadero iniciador de la historia como ciencia, Tucídides (2017); él, al relatar la guerra del Peloponeso anotó que “Minos fue el más antiguo de los que conservamos recuerdo que se hizo con una escuadra y, dominando la mayor parte del mar de Grecia, ejerció su poder [...] Más cuando fue creada la escuadra de Minos, hubo más facilidad de navegar de una ciudad a otra [...] y los que habitaban junto al mar, al adquirir más riquezas, comenzaron a vivir con más seguridad”.

Esta herencia occidental fue estudiada por intelectuales que habitaron los distintos virreinos del imperio español. Es así, que el entendimiento práctico de la importancia del Poder Naval fue visto por sabios como el peruano Hipólito Unanue, quien reconoció, en 1793, que “la táctica naval es la que sobre las encrespadas ondas del océano decide la preponderancia de los imperios y la suerte de sus conquistas”. Esta expresión, de una de las mentes más potentes del periodo final del virreinato, así como de los primeros años de la República, es un indicativo que señalaba el rumbo que los esfuerzos tanto independentistas como realistas debían tomar (Dirección de Intereses Marítimos, 2020).

Sin embargo, y a pesar que varias voces indicaban al mar como la vía adecuada para transportar los ejércitos terrestres hacia su destino libertario, se tomó cierto tiempo en aplicar esta opción. De hecho, para alcanzar la victoria en las guerras por la independencia, se tuvo que aprender de la realidad, ventajas y desventajas que la geografía presentaba ante los afanes patriotas. El camino a través del Alto Perú se cerraba ante la dura defensa realista que ganó posiciones desde los inicios de la década de 1810 gracias a la hábil y tenaz conducción del brigadier arequipeño José Manuel de Goyeneche, primer Conde de Guaqui. De este modo sólo quedaba una ruta para ejecutar los planes de los libertadores: el mar. La victoria final se logró gracias a la proyección del poder a tierra logrado a través de la movilidad y flexibilidad de la fuerza naval, que, al arrebatar el control del mar a la armada realista, obtuvo la libertad de acción para dictar condiciones en un teatro de operaciones donde el espacio marítimo jugó un preponderante rol.

Esto suele obviarse en los estudios sobre el proceso de independencia sudamericano; me refiero al factor naval de la misma. En el Perú, puedo citar a dos autores que la han trabajado con meridiana profundidad. El doctor José Agustín de la Puente Candamo a través de los dos volúmenes del tomo V de la *Historia Marítima del Perú*, obra que data del año 1974, y el capitán de fragata e historiador Jorge Ortiz Sotelo, quien ha tratado el tema que nos convoca en sus libros *Perú y Gran Bretaña* publicado en el año 2005 y *La Real Armada en el Pacífico Sur* del año 2015. En el ínterin, la doctora Margarita Guerra Martinière, actual presidenta de la Academia Nacional de la Historia, escribió la separata titulada “Los corsarios insurgentes en la independencia de América (1808-1824)” que cubre el aspecto naval patriota previo al establecimiento de las armadas de Chile y Perú. En adición, los volúmenes de los tomos VII, VIII y XXVI de la Colección Documental de la Independencia del Perú es una rica fuente primaria para, a raíz de ellos, hacer el estudio. Estos datan de inicios de la década de 1970.

Tal fue la trascendencia de la fase naval de la estrategia criolla, traducida en la Expedición Libertadora, que José Agustín de la Puente Candamo sostuvo de ella que “no es un tema peruano sino un horizonte que interesa a la totalidad de la América Española, y es el único signo que puede ofrecer aval y permanencia a la soberanía que tan afanosamente se gana al Norte de nuestro Virreinato y al Sur del Perú” (Puente Candamo 1974: 266). Su fracaso significaba el final de la iniciativa libertadora, tal como lo registró Francisco de Paula Santander en una carta escrita a Bernardo O’Higgins en 1820: “La expedición destinada al Perú va a afianzar la libertad de la América del Sur; mientras los tiranos dominan ese territorio, la suerte de Buenos Aires y de Chile debe ser vacilante” (Stuven, 2012: 231).

Las mismas cabezas del movimiento emancipador y libertador americano lo comprendieron, demostrando un alto conocimiento de la realidad geográfica y de estrategia en la concepción de sus operaciones. Entre los primeros se encontró el jesuita nacido en la tierra del Misti, Juan Pablo Viscardo y Guzmán quien tuvo, para 1790, la “convicción del enorme valor del mar como elemento decisivo en la independencia” (Cayo Córdova 1993: 29).

Entre los segundos, tanto José de San Martín como Bernardo O’Higgins sabían que la superioridad naval era vital para los planes independentistas. Por ejemplo, en una carta fechada el 20 de agosto de 1817, escrita al General en Jefe del Ejército del Perú, Manuel Belgrano, el primero le sostuvo con franqueza: “Nada puede emprenderse con esta fuerza, sin tener una marítima que nos asegure [...] Dominado el Pacífico, hacer salir la expedición de seis mil hombres y desembarcar en Lima; mi objeto es atacar el foco de sus recursos, y si la capital cae, el resto tendrá igual suerte” (Pons Muzzo 1971 I: 487).

A los pocos meses, el 12 de diciembre, reiteraba su apreciación al Director de las Provincias Unidas de Sud América, Juan Martín de Pueyrredón: “Es por demás encarecer a vuestra excelencia la necesidad de un fuerte armamento naval para estos mares cuando está penetrado, que sin ese auxilio, son estériles nuestros esfuerzos contra el virreinato de Lima” (Pons Muzzo 1971 I: 494).

Sobre la conciencia naval de Bernardo O’Higgins, Jorge Ortiz Sotelo refiere que los patriotas de Chile fueron derrotados en Rancagua (1814) por las fuerzas del virrey Fernando de Abascal, comandadas por el general Osorio que habían sido enviadas por mar: “El virrey Abascal, con solo cuatro naves de guerra y un pequeño número de corsarios, había capturado las dos naves armadas por la junta chilena y controlado totalmente las líneas de comunicaciones marítimas entre el Callao y la zona de operaciones. Su libertad de acción para enviar fuerzas y

desplazarlas de un lado a otro de la costa chilena había sido plena, y esto le brindó una ventaja considerable” (Ortiz Sotelo 2014: 301).

El Director Supremo entendió que Chile era vulnerable a los ataques enviados desde Lima por la vía marítima, privilegio alcanzado gracias a la superioridad naval del virreinato; de ahí que su conocida atribuida frase: *Este triunfo, ni cien más serán de valor, si no dominamos el mar*, pronunciada después de la batalla de Chacabuco, probó ser profética (López Urrutia 1969: 27). Como refuerzo al argumento, habría considerado en su reflexión el éxito de la expedición corsaria rioplatense del irlandés Guillermo Brown, en enero de 1816, frente al Callao.

Desde la óptica hispánica, esta concepción de la guerra fue compartida por el mismo virrey Abascal, quien la expuso en su Memoria de Gobierno, mostrando con ello sus cualidades innatas de estratega: “La nación española no puede dejar de ser marítima sin renunciar ante la integridad de las Provincias que la componen” (Puente Candamo 1945: 268). Al respecto, los eventos sucesivos demostraron que la incapacidad de España de enviar tanto refuerzos terrestres como navales al Pacífico fue la estocada final al dominio borbón en América.

De este modo, presentando la meridiana importancia del control del mar para el logro de los objetivos patriotas, se usarán las memorias como el diario de dos protagonistas de la época, Guillermo Miller y James Paroissien, para conocer cómo se llevaron a cabo las operaciones navales que terminaron con el desembarco de la Expedición Libertadora en Paracas, y, el posterior establecimiento de la Armada del Perú. Pero antes, haremos un breve repaso por la vida de quien fuera el primer Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Vicealmirante Martin Jorge Guise.

2. CUERPO DE TEXTO

Marino nacido en Gloucester en 1780, Martin Jorge Guise ingresó al servicio naval británico a los 14 años de edad. Navegó en más de 15 buques de la Royal Navy, surcando en varias oportunidades el Atlántico, el Caribe, así como el canal de la Mancha. Al parecer nunca sirvió de manera directa bajo las órdenes de Horatio Nelson, pero sí compartieron la Armada durante los años del Rule Britannia contra la Francia Revolucionaria y, después, contra Napoleón Bonaparte.

De la información que el bibliotecario del Almirantazgo entregó a uno de sus descendientes, y este, a la Marina Peruana, puede observarse que nos encontramos ante un Oficial de principios y carácter fuerte. No en vano, experimentó algunas serias sanciones por la forma de expresarse ante sus superiores durante su servicio bajo la bandera real. De hecho, uno de sus contemporáneos lo describió

de la siguiente manera: “Guise, era generalmente franco e independiente, altivo e inflexible con quienes despreciaba, así como violento contra los que lo ofendían [...] Estos rasgos contrastaban con su flexibilidad, afecto y devoción con sus amigos, o con aquellos que se ganaron su confianza” (Newry Telegraph, 2017).

Para 1814, Guise envió una comunicación al Almirantazgo en la cual rememoró que había servido a la Real Armada durante 19 años, operando en varias estaciones navales, y que durante los últimos cinco años había estado en las Indias Occidentales, donde contrajo serias enfermedades; por lo que solicitaba su ascenso al grado de Capitán de Fragata. Este le fue otorgado al año siguiente, poco tiempo antes de la victoria de Waterloo.

Con la paz europea, Guise y centenares de marinos británicos fueron dejados sin empleo. Es por ello que adquirió, con su propio peculio un bergantín, el que armó y dotó para ofrecerla a los esfuerzos independentistas sudamericanos. Guise, se unía así al aluvión de ingleses, irlandeses, franceses, y estadounidenses que fijaron sus miradas en las aspiraciones de los pueblos de esta parte del continente. Para junio de 1818, su nombre aparece junto al del teniente Spry y el comodoro Forster en los diversos informes que el comodoro William Bowles, Jefe de la Estación Naval de la costa Sur-Este de América elevó al Almirantazgo dando cuenta de la clara postura en pro de la lucha independentista americana de estos marinos de la Royal Navy.

Esto no tendría mayor importancia a no ser por la Proclamación dada por el Príncipe Regente (George IV) del 27 de noviembre de 1817, que prohibió a los súbditos británicos servir, enlistarse o ingresar a las fuerzas militares o buques de guerra, ya sean estos del reino de España o de las fuerzas insurgentes. Como consecuencia, Guise fue borrado del escalafón.

El corazón y centro neurálgico del poder español en América del Sur se encontraba en el Perú, específicamente en su capital, Lima. Esta ciudad contaba con una élite social y económica muy arraigada a España producto de ser el centro del virreinato “decano” de Sudamérica. Por ejemplo, y en términos comparativos, durante la existencia del virreinato del Perú, este recibió entre 118 a 120 títulos nobiliarios, mientras que los de Nueva Granada y Río de la Plata 15 y 4, respectivamente. Las capitánías generales de Chile y de Venezuela 19 y 9, respectivamente (Rizo-Patrón, 2012). Esto creó un fuerte y lógico rechazo y/o dudas sobre las consecuencias de concretarse el nuevo orden de cosas que los “patriotas” traerían.

Por ello, las victorias en Chacabuco (12 de febrero de 1817) y Maipú (5 de abril de 1818) no lograrían consolidar la independencia de las flamantes repúblicas

americanas si aún existiese en la región un centro político, económico, militar y social hispánico capaz de reunir esfuerzos para recuperar las antiguas posesiones del rey Fernando VII. La efectiva gestión del virrey José de Abascal y Souza (1806-1816) confirmó aquel temor.

Por ello, San Martín buscó en Buenos Aires y en Chile recursos económicos, materiales y humanos con la finalidad de armar una escuadra que disputase y obtuviese el control del mar en aguas del virreinato peruano. La tarea no fue sencilla y tuvo que afrontar mezquindades propias de la política partidista.

Debe recordarse que para el 10 de junio de 1818 Pezuela consideraba que contaba con una “fuerza [naval] cual nunca ha tenido el rey en estos mares: a saber: fragata *Esmeralda* de guerra de 40: *Venganza* id de 40: corbeta *Veloz* id de 32: *Sebastiana* id de 32: fragata *Cleopatra* de 32: id *Resolución* de 34: corbeta *Presidente* de 32: bergantín *Pezuela* de 24: id. *Potrillo* 18: pailebot *Aranzásu* con un cañón giratorio de a 24” (Gaceta de Gobierno de Lima, 1818).

Por el lado independentista, San Martín contó, en un inicio, con el apoyo del Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Juan Martín de Pueyrredón, quien, en una carta de abril de 1817 dirigida a O’Higgins, sostuvo: “Queda dispuesto que pongamos en el Pacífico una escuadra que lo domine: con esta arma será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos” (Paz Soldán, 1868: 32-33).

En ese sentido, O’Higgins obtuvo del Congreso de su país asignaciones de “dinero a costa de rebajas de sueldos, aportes de empresarios, aumento de contribuciones y diezmos” para la formación de la Escuadra Libertadora (Stuven, 2012: 239). Sin embargo, Chile no podría soportar por mucho tiempo su manutención por lo que se apresuró su zarpe rumbo al Perú.

La esperanza puesta en esta operación marítima se mezclaba con la angustia y el temor ante lo peor. “A juicio de O’Higgins, la Expedición no se justificaba tan solo como una incursión de espíritu americanista y republicano, sino también como una necesidad de subsistencia del Estado chileno” (ibídem: 240).

Para un observador contemporáneo, el británico Thomas Sutcliffe (1841: 22), la escuadra se había organizado en “momentos críticos, cuando el gobierno no tenía barcos, marineros, arsenal o dinero [...]; tal empresa les parecía a muchos una tremenda locura”.

Este fue el contexto en el cual arribó a Valparaíso Lord Thomas Cochrane, quien había sido contratado por Chile para hacerse cargo de la marina de dicho país (Paz Soldán, 1868: 35). Junto con él, un número importante de marinos británicos complementaron el capital humano de la flota libertaria: Guise, Carter,

Forster, Charles, Miller, Spry, Esmonde, Cobbett, Freman, Simpson, Wynter, Wilson, Hall, Davies, Dean y muchos más (Sutcliffe, 1841: 26).

Queda evidenciado que en la mente de los organizadores de la Escuadra Libertadora existía la claridad de pensamiento relacionado a que quien controlase el mar dominaría el teatro de operaciones, *ergo*, se aseguraba la victoria.

En un virreinato como el peruano, objetivo de estos esfuerzos navales, donde las comunicaciones por la vía terrestre eran algo menos que un suplicio y era sinónimo de desgaste para el traslado de fuerzas militares a distintos puntos, el contar con una armada que bloquease los principales puertos comerciales del Perú provocaría una segura carencia de víveres, así como imposibilitaría la salida de mercadería que generase alguna ganancia al fisco de los realistas. En ese mismo sentido, el evitar que las rutas marítimas comerciales sean usadas por el enemigo resultó parte innata de la estrategia ideada por, entre otros, San Martín.

Pero buques y cañones no navegan ni disparan solos. El factor humano en iniciativas de tan gran alcance, con consecuencias sobre las vidas de pueblos enteros, debió ser cuidadoso y profundamente meditado. Lo peculiar de la situación fue que las tripulaciones de los buques que conformarían la Escuadra Libertadora tenían diversas nacionalidades, por ende, distintas experiencias y comprensión de la actividad náutica. Es por ello que los hombres llamados a comandar estos buques debieron ser considerados como los más aptos por el gobierno de Chile. Fue en este contexto de búsqueda de marinos que dotasen la joven escuadra libertadora, que el capitán de fragata Martín Jorge Guise aparece en el horizonte de los sudamericanos.

En una carta dirigida al enviado de Chile a las Provincias Unidas del Río de la Plata, Miguel Zañartu, Guise sostuvo las motivaciones de su venida a esta parte del continente: “Conmovidísimo de deseos de asistir en la obra grande a que aspiran los Estados independientes de Sudamérica, y firmemente persuadido de que la causa que estos pueblos defienden debe interesar a todos los hombres libres de cualquiera nación que sean, sacrifiqué la consideración de las comodidades que en mi país nativo, la Inglaterra, podía haber disfrutado; y participando en aquel entusiasmo que ha llevado a muchos otros del mismo país a ofrecer servir en la justísima causa de la independencia americana” (Archivo Nacional, 1949).

De este modo, el 14 de enero de 1819, el Comandante en Jefe zarpó con la primera División rumbo a las costas peruanas en cumplimiento a las órdenes dictadas: “Tratar de debilitar a las fuerzas realistas a través del bloqueo, motivar a los patriotas para que se levanten contra el gobierno español, reunir información

de inteligencia, así como evitar encuentros con fuerzas superiores” (Vale, 2008: 47). Guise comandó la *Lautaro*.

Sin embargo, y siguiendo a Guillermo Miller, no todos los auspicios eran optimistas con la viabilidad y duración de las fuerzas navales patriotas: “Unos presagiaban una sublevación; otros, que perecerían los bajeles al primer temporal que sufrieran por incapacidad de los marineros que los tripulaban, y no pocos creían que una sola fragata española era bastante para apresar a toda la escuadra” (Miller 1910 I: 169).

La razón de este escepticismo se debió a la variopinta composición humana de la escuadra, que reunía a personas de diversas latitudes, lenguas y experiencias marítimas. Siguiendo a Miller:

“La mayor parte de las tripulaciones se componían de cholos, o paisanos del país que jamás habían visto el mar; los oficiales de marina eran casi todos ingleses o norteamericanos, que no hablaban el español o lo hablaban muy mal; casi todos afectaban una prevención contra todo lo que difería de las reglas del servicio en que se habían educado, y estaban demasiados engreídos de su saber y de sus opiniones [...] pero el jefe de la escuadra era un joven, que a pesar de un cierto aire que disgusta a primera vista, poseía afortunadamente las cualidades necesarias para establecer la unión, la armonía y el buen orden, cualidades de más importancia en aquellas circunstancias que una gran destreza práctica” (Miller 1910 I: 169).

De este modo, los patriotas arribaron al Callao donde la intensa y típica neblina costera los mantuvo a “ciegas” durante tres días hasta que se despejó. El 28 de febrero, el virrey se encontró a bordo del bergantín *Maypú* para probar su disposición y resistencia en ejercicios operacionales de la escuadra hispánica pues temía que la invasión podría venir por mar. La densa niebla evitó que en ese momento Cochrane y Guise se percataran de la gran oportunidad que tuvieron aquel día.

El virrey Pezuela recuerda que el día 28: “Fui a revisar las fuerzas útiles y buques de guerra surtos en el puerto del Callao [...] La mañana estaba oscura y apenas se veían las maniobras desde la Corbeta *Sebastiana* en que me embarqué, por lo que me transbordé al bergantín *Maypú* que dio la vela pasando por frente de todos los buques mayores y menores” (Puente Candamo, 1974: 249).

A las diez de la mañana se despejó la rada dando inicio al enfrentamiento naval que duró hasta las seis de la tarde. Guise tomó acción contra la *Esmeralda*, sufriendo tanto él como su buque varios impactos de las defensas españolas, hiriéndolo a tal punto que tuvo que ser relevado por Spry. En su informe a José

Ignacio Zenteno, ministro de Guerra y Marina de Chile, Cochrane tuvo el “pesar de decir que un casco de una bala perdida hirió gravemente al capitán Guise del *Lautaro*, y me privó no solo de los importantes servicios de este bravo oficial, sino de la cooperación que yo me había propuesto tener del mismo *Lautaro*” (Elías, 1971: 89).

Asimismo, justificó su accionar sosteniendo que: “Fue pues ya preciso aparecer con la dignidad que demanda el honor de un pabellón, y enseñarle al enemigo que cualquiera que fuese su preparativo, las fuerzas de la Patria sabían sostener su posición” (ibídem: 88).

La segunda expedición se dio en setiembre del mismo año, y tuvo como objetivo sostener un bloqueo sin intentar efectuar un desembarco; toda vez que lo que se buscó, en el fondo, era apoyar a la opción de los peruanos que querían su independencia (Puente Candamo, 1974: 252).

El 2 de octubre, Cochrane utilizó la innovadora tecnología de los cohetes *Congreve*, (en referencia a William Congreve, K.C.H., F.R.S., 1772-1828) desarrollados en la fábrica del señor Goldsack (Werrett, 2009). Estos fueron disparados desde los bergantines *Galvarino*, *Araucano* y *Pueyrredón* sin mayor éxito, ocasionando que veinte de sus hombres quedasen fuera de combate ante las quemaduras que produjo la explosión y la burla virreinal expresada en el teatro de Lima (Vale, 2008: 55-61). Estos cohetes tenían la capacidad de arder debajo del agua.

A finales del mes de octubre, se ordenó que Guise se dirigiera hacia el puerto de Pisco, al sur de Lima, con la *Lautaro*, el *Galvarino* y el transporte *Jerezana* para hacerse de víveres. Al respecto, Guise debía hacer frente a 600 infantes, a 150 de caballería complementados con la batería de puerto comandadas por el teniente general realista Gonzáles (Paz Soldán, 1870: 46).

El 7 de noviembre el coronel James Charles y el mayor William Miller comandaron las fuerzas chilenas que lograron tomar el puerto. El primero falleció, mientras que el segundo quedó seriamente herido (Vale, 2008: 63).

Guise bajó a tierra para supervisar la faena de víveres cuando se percató que la marinería patriota se encontraba muy a gusto con la bebida oriunda de la zona, el pisco. Ante algunos eventos de indisciplina ordenó la quema de 200,000 galones de dicha bebida, dando por terminado con la faena.

Con estas primeras operaciones navales, las fuerzas navales independentistas conocieron el estado defensivo y moral del virreinato. El momento había llegado. La Expedición Libertadora liderada por José de San Martín zarpó desde Valparaíso

el 20 de agosto de 1820. En las memorias de Miller que recoge José Agustín de la Puente Candamo puede conocerse los ánimos y el panorama de aquella escena:

“Ciertamente era un espectáculo imponente y tierno ver cubierta la bahía de buques con bandera patriota, cuando anteriormente no entraban en ella sino á lo más un buque mercante al año; así como ver llegar diversos cuerpos que venían de sus acantonamientos, tocando la música por medio de una multitud llena de júbilo que los bendecía y animaba, aproximarse por puntos diferentes a la costa, y embarcarse en sus respectivos transportes en el mejor orden y sin que ocurriera ni una sola desgracia” (Puente Candamo, 1974: 289).

Pero para continuar, permítanme presentar a uno de los más cercanos colaboradores de José de San Martín, me refiero a James o Diego Paroissien, médico que había nacido el 24 de noviembre de 1784, en Barking, Londres, siendo hijo de una familia de origen francés de religión protestante. Falleció en aguas del Pacífico el 23 de setiembre de 1827. Arribó a Montevideo en 1806 como cirujano, pero se dedicó al comercio. Sin embargo, luego de la derrota inglesa en Río de la Plata, se trasladó a Río de Janeiro, donde fue involucrado en un intento de colocar a la princesa Carlota Joaquina en el gobierno de Buenos Aires. Fue liberado luego de la victoria de mayo de 1810, uniéndose al ejército patriota, luchando en Chacabuco y Maipú (Essex Record Office, 2018). Su Diario es un testimonio cotidiano de cómo fue la navegación de la Expedición Libertadora así como un relato duro y sincero respecto a lo que él consideraba la mejor manera de dirigir las fuerzas navales.

Sus anotaciones inician con un estilo parco, conciso y poco desarrollado durante los primeros días de la expedición libertadora, lo cual varía sustancialmente con el transcurso de la misma. Esto se debería a la intensidad del trabajo preparatorio para el zarpe de la fuerza naval, mientras que, con el devenir de los triunfos y la confianza ganada por las fuerzas patriotas, los detalles de Paroissien crecen significativamente, llenando su diario de detalles relacionados con el comercio, la industria, los ánimos de las gentes, el medio ambiente, la temperatura, la salud de los patriotas, las anécdotas de fiestas, etc. En lo que respecta al ámbito naval de sus escritos, resaltan sus duras críticas a la forma cómo se dirigía la expedición en el aspecto operacional.

No son pocas las veces que anota adjetivos calificativos adversos hacia los oficiales de marina y las pésimas maniobras que ponían en peligro el desarrollo seguro de la escuadra en aguas enemigas. Sus comentarios sobre este punto alcanzan un rango de aspectos que van desde el asunto de la navegación ordenada en convoy, llegando hasta insultar la ineptitud, con nombre y apellido, de los

capitanes de algunos transportes. El mismo Lord Cochrane no se salva de sus incisivos comentarios, puesto que lo tilda de ser casi insoportable, egoísta y ávido de dinero.

Como se ha dicho, Paroissien fue duro y directo en sus apreciaciones sobre la incompetencia de algunos oficiales y tripulantes de la escuadra. Por ejemplo, el día 29 de agosto de 1820 anotó que la decisión del comandante Robert Forster, de la *Independencia*, de abandonar al *Águila* a la deriva fue indebida, más aún porque esta no contaba con “brújula, carta de navegación o cuadrante a bordo y el capitán es un inglés borracho, quien ha sido colocado a bordo a última hora por el agente, totalmente inapto para su puesto” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 536).

Asimismo, el 31 de agosto describió la dispersión sin sentido ni orden de los buques de la escuadra. La causa de esto se debió a la falta de experiencia náutica de sus tripulaciones, la cual fue notada por “todo aquel que entiende algo sobre navegación”, generando el retraso en el desplazamiento de la fuerza naval: “realmente parece que los barcos de guerra no están situados como se acostumbra en todo convoy”, sentenció (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 536).

Estos ejemplos muestran la cierta precariedad de las fuerzas navales patriotas en un contexto donde se jugaba la consolidación de la independencia de Chile y Buenos Aires. Si bien el tenor nos puede parecer duro, lo cierto es que era lo que había disponible para emprender tamaña empresa. Basta imaginarnos la tremenda presión sobre los organizadores y cabezas de la Expedición; todo el dinero y el tiempo invertido en una empresa que desde su zarpe mostró los síntomas propios de cierta improvisación producto de los escasos recursos y poco tiempo de entrenamiento. Los resultados posteriores exculparon lo precario de la fuerza naval observado por Paroissien.

El 14 de setiembre, Paroissien relató que el bergantín *Araucano* había tenido, el 12, un enfrentamiento con el *Cleopatra*, “parece que el coraje de Carter [comandante del *Araucano*] superó a su prudencia, porque si en vez de abordar al *Cleopatra*, se hubiera contentado con barrerlo de popa a proa, habría caído en su poder [...] él intentó abordarla en dos ocasiones, pero fue rechazado (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 539).

A los tres días, siguiendo a Paroissien, Cochrane emprendió la persecución de las dos fragatas hispánicas *Prueba* y *Venganza* que habían asomado en Paracas, bahía donde la fuerza patriota desembarcó el 8 de setiembre. Sin embargo, creyendo el almirante que sería una estratagema para hacerlo salir de la bahía, decidió regresar y proteger al resto de la escuadra libertadora. Esto motivó a

acondicionar a los transportes *Argentina*, *Santa Rosa* y *Águila* para defender a los demás buques patriotas (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 540).

Algunas anécdotas menores, pero interesantes, nos permiten conocer aspectos del embarque del ejército libertador, el 24 de octubre, en Paracas para zarpar hacia el Callao, lo cual ejecutaron en la mañana del 26; en otras palabras, un mes y medio después de su primer desembarco. Por ejemplo, era tal la cantidad de hombres, animales y pertrechos logísticos que “varios de mis compañeros se quejaban amargamente de no haber dormido mucho, ya que éramos tantos, fue totalmente imposible acomodar a todos” anotó Paroissien. Por otro lado, el transporte *Hércules* llevó 185 caballos y 130 mulas, “para embarcar dichos animales, los habían amarrado a lanchas y balsas por un cordel desde tierra. Este es un modo muy seguro y expedito [...], sin embargo, por un descuido se ahogaron varios” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 556).

Sabemos que Paroissien fue el encargado de redactar y entregar las instrucciones a los comandantes de la fuerza naval y que San Martín estaba decidido a mantener el buen orden dentro de la navegación. Sin embargo, a pesar de este esfuerzo, en la tarde del mismo día del zarpe al norte, las naves se dispersaron. Sobre este hecho, Paroissien continúa su relato dando a entender que a Cochrane no le preocupaba dicha separación, en claro contraste con San Martín, quien, a pesar de su estado de salud, se embarcó en la *Moctezuma* para inspeccionar el motivo del atraso del *Águila*.

Al día siguiente, el comandante Martin Guise -de la *Lautaro*-se comprometió a remolcar al *Águila* y que iría a bordo de aquel buque para entregar instrumentos a su comandante. A las dos horas de aquello, retornó donde San Martín declarando que “dicha nave se hallaba en gran desorden, sucia, etc. debido al descuido de su capitán, que el timón peligraba de ser arrancado al menor soplo del viento” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 558). Todo este malestar operacional dentro de la Expedición Libertadora llevó al médico de San Martín a expresarse contrario al jefe encargado del buen orden de la escuadra: “Se requiere tener más paciencia que un santo para soportar a Lord Cochrane. Es el hombre más negligente y sin método que he conocido, promete todo y no cumple nada. Lo único que parece preocuparle es ganar dinero. Los rasgos más característicos de su carácter son la avaricia y el egoísmo [...] no existe un solo hombre en la marina que no lamente su falta de cuidado para mantener unido el convoy, ya que estamos a pocas millas de un puerto enemigo y si los realistas optaran por atacarnos [...] nos causarían enormes daños” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 558-559).

A pesar que San Martín llamó la atención a Cochrane sobre esta materia, lo real fue que la situación de la fuerza naval era de cierta zozobra puesto que sus comandantes no sabían qué acción tomar en caso de ataque por parte de los realistas o que se produjera alguna derrota. Esta falencia en el planeamiento habría sido subsanada por el propio San Martín, a pesar de que era una responsabilidad del almirante.

El 29 de octubre la fuerza patriota se encontraba frente al Callao. No estaba completa, y eso motivó a Paroissien a sostener que “está visto que se requiere con urgencia un terrible correctivo para que nuestra Marina quede bien disciplinada” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 561).

Paroissien nos relata que un oficial de la *Esmeralda*, uno de los tres mejores buques de los españoles, que se encontraba de parlamento a bordo del buque patriota *Montezuma* durante la noche de la captura de la *Esmeralda* -ocurrida el 5 de noviembre- al oír los disparos en la noche, ridiculizó “la idea y dice que solamente un loco podría intentarlo”. De manera circunspecta, Paroissien continúa su relato diciendo: “De todos modos su opinión parece ser infundada, porque al soplar una brisa como a las 8, se disipó la niebla y tuvimos el placer de contemplar la bandera patriota sobre los colores españoles a bordo de la *Esmeralda*, anclada con dos cañoneras al lado de nuestra escuadra en San Lorenzo” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 561).

Fue en estas circunstancias que Lord Cochrane decidió apresarse a la fragata *Esmeralda*, para lo cual “ocuparon cuatro días en trabajar activamente para preparar los medios, pues la fragata se hallaba protegida por los castillos, por una corbeta, dos bergantines de guerra, varios buques mercantes armados y más de veinte lanchas cañoneras” (Miller 1910 I: 252). La operación, llevada a cabo en la noche del 5 de noviembre, fue un éxito a pesar que se hizo sin el conocimiento de San Martín. De estas memorias aparecen la conocida breve conversación entre los enemistados Guise y Cochrane en plena refriega.

A las once de la noche del 5 de noviembre, ciento ochenta marineros y cien soldados de marina en dos divisiones, mandadas por los capitanes Guise y Crosbie, salieron en lanchas de la escuadra, dirigidos por el lord Cochrane en persona, y se aproximaron a la *Esmeralda* sin ser vistos, hasta que dio el ‘quien vive’ un centinela de proa, de una lancha cañonera de guardia a la fragata. El lord Cochrane contestó ‘silencio o mueres’, y en medio minuto los botes se hallaron alrededor de la *Esmeralda*, y la abordaron a un tiempo por babor y estribor. Los españoles hicieron una valerosa resistencia al arma blanca; pero antes de la una de la mañana del 6, la *Esmeralda* estaba ya en poder del Almirante. Este dispuso se picaran inmediatamente los cables, hizo soltar las velas, y con dos lanchas

cañoneras más apresadas, a la una y media pasó a otro anclaje.” (Miller 1910 I: 252).

A pesar de estos inmensos logros tácticos, Paroissien continuaba mostrándose duro con la calidad de los movimientos marineros de la escuadra. Por ejemplo, el 9 de noviembre, rumbo a Huara, al norte de Lima, sostuvo que “por falta de cuidado (como de costumbre) el *Potrillo* perdió el ancla”. Al día siguiente, ya con los buques fondeados en Huacho anotó:

“El descuido de los capitanes de los transportes es algo asombroso y sólo se puede igualar con nuestra buena suerte para escapar del peligro que nos amenaza. La *Santa Rosa*, cuyo capitán es un francés que, a pesar de ser teniente en la Marina es un sujeto muy estúpido y peor marino, casi embiste a la fragata *Minerva*, y únicamente por los descomunales esfuerzos del Capitán Spry, logró liberarse. Lo que más nos sorprendió a todos fue la entrada de la *O’Higgins* entre todos los barcos, aunque dirigía el rumbo como un bote, casi topó a varios y para colmo ancló dentro de la playa. Casi todos pensamos que iba a encallar. El mismo Lord Cochrane, quien no es muy nervioso, confesó, que había sido la maniobra más imprudente hecha hasta ahora por Crosby, y estaba furioso con él. Para colmar nuestra paciencia, la *Esmeralda* entró media hora más tarde” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 563-564).

A los dos días, cuando Paroissien bajó temprano a tierra, vio un falucho encallado de la fragata *Minerva*. Ante esta situación mencionó seguramente con indignación y frustración: “Jamás he visto gente más descuidada que la nuestra. El comandante de la fragata *Águila* llegó al extremo de dejar un ancla y cable en Ancón, porque le dio flojera izarlos” (Paroissien en Denegri 1971 XXVI-II: 566).

El acta de la independencia del Perú fue firmada el 15 de julio de 1821. José de San Martín vio con singular importancia el realizar un acto público simbólico que conecte a los ciudadanos con el sentimiento de libertad que el nuevo orden de cosas, a raíz de la retirada de los españoles de Lima, imponía. Para tal efecto, el 28 de julio se realizó en la plaza mayor la ceremonia de proclamación y jura de la independencia (Hall, 1824).

“El Perú es, desde este momento, libre e independiente por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende” (Basadre, 1968), fue la frase con que de San Martín marcó un hito en la historia peruana.

Para los libertadores del Perú que venían desde las Provincias Unidas del Río de la Plata y de Chile, era obvio que el contar con el dominio del mar aseguraría la victoria. El comando marítimo les había permitido llegar tan lejos en sus afanes libertarios. La novel República peruana no podía ni debía desatender

dicha realidad. Para ello, José de San Martín informó a Bernardo O'Higgins que, tomando en consideración la realidad humana, política y social del Perú durante su estadía, reunió en su persona la autoridad suprema con el título de Protector “hasta la reunión de un Congreso soberano de todos los pueblos, en cuya augusta representación depositaré el mando y me resignaré a residencia” (Gaceta del Gobierno N° 22, 1821).

De esta manera, el 3 de agosto de 1821 se instauró el primer gobierno denominado Protectorado, creando, además, los tres ministerios que conformaron el primer Gabinete Ministerial: de Estado y Relaciones Exteriores a cargo de Juan García del Río; de Guerra y Marina a cargo del teniente coronel Bernardo Monteagudo; y el de Hacienda a cargo de Hipólito Unanue y Pavón (Gálvez & García, 2016).

El capitán de navío Martín Jorge Guise se encontró como Comandante del Arsenal el 18 de setiembre, mientras que el 29 del mismo mes “comenzó a rotular su correspondencia como comandante general de marina” (Ortiz, 1993: 68). De hecho, aquel 29 de setiembre mandó pintar diez “armas del Perú para las banderas de los Buques de guerra”, mientras que José de San Martín nombraba como Comisario de Marina de 1ra clase a Salvador Soyer (Elías, 1960: 183-184).

En el ínterin de estas fechas, el Mariscal de Campo de los Ejércitos Nacionales de España, caballero de la Orden de San Hermenegildo y Gobernador de la fortaleza del Callao, el cuencano José de La Mar y Cortázar entregó a San Martín esta importante plaza, renunciando por escrito ante el virrey de sus diplomas y condecoraciones (Mendiburu, 1959).

Las guarniciones y los ciudadanos comenzaron a salir el 21 de setiembre a las 1000 de la mañana (Gaceta Extraordinaria del Gobierno, 1821). La Capitulación había sido firmada el 19 de setiembre a las 0830 de la noche por Tomás Guido, Manuel Arredondo y José Ignacio Colmenares, siendo ratificada por La Mar y San Martín; evidenciando en sus estipulaciones “una voluntad evidente de cordialidad humana” (Puente Candamo 1974: 365).

El 6 de octubre Cochrane abandonó su fondeadero y se dirigió hacia Guayaquil y luego a Valparaíso respondiendo al llamado del gobierno de Chile (Elías, 1971: 342). De hecho, en comunicación del 21 de noviembre de 1821, Monteagudo expresaba a Hardy que “el Gobierno del Perú no es responsable de cualquier agresión que pueda hacer Lord Cochrane contra los intereses británicos” (Elías, 1974: 277).

De este modo, con Cochrane fuera del servicio peruano, y con la entrega del Callao por parte de los españoles, “las instalaciones del Departamento Marítimo

del Callao constituyeron la base de la Armada Peruana, la misma que comenzó a ser organizada de inmediato bajo el mando del capitán de navío Martín Jorge Guise” (Ortiz, 2015). Adviértase que esta organización material y humana contaba con profundas raíces en los 300 años de dominio hispánico (Puente Candamo 1974: 207).

Durante la gestión de Guise, la Armada Republicana del Perú contó con los siguientes buques capturados a los españoles: bergantín *Guerrero*, *Pezuela* y la goleta *Sacramento*. Los nombres de estos fueron cambiados, mediante decreto del 7 de octubre de 1821, a los de *Belgrano*, *Balcarce* y *Castelli*, respectivamente. Esta nueva nomenclatura se hizo con la finalidad que se “recuerde al mismo tiempo la memoria de los que hicieron los primeros esfuerzos para librar al Perú” (Gaceta del Gobierno N° 28, 1821).

Al día siguiente, 8 de octubre de 1821, se dio el Estatuto Provisional que estaría en vigencia hasta la publicación de la Constitución de 1823. En el artículo 2° de la Sección Segunda del mismo, José de San Martín se nombraba Generalísimo de las “fuerzas de mar y tierra” pudiendo aumentar o disminuir la “fuerza armada” como juzgase conveniente; mientras que en el artículo 4° establecía que formaría reglamentos para “el mejor servicio y organización de las fuerzas navales y terrestres, comprendiendo en ellos la milicia del Estado” (Oviedo, 1861). Para algunos autores esta es la razón por la cual existiría la coincidencia histórica que se menciona durante algunos discursos del 8 de octubre. Quien escribe estas líneas, el planteamiento del Capitán de Navío José Valdizán Gamio va acorde con los hechos que dieron cuerpo, forma y dinamismo a la Armada del Perú: Captura del *Sacramento*, creación del Ministerio de Guerra y Marina, así como la publicación del estatuto, que no hizo, sino, confirmar una realidad que ya existía tanto en los aspectos operacionales, organizativos como administrativos (Valdizán, 1979).

Por otro lado, la labor de dotar de hombres a la flamante Armada recayó en el capitán de navío Guise, quien envió a Spry y a Paroissien a la escuadra de Cochrane fin convocar a quienes desearan dejar el servicio chileno y alistarse en el peruano. Los anglosajones Robert Foster, Jorge Young, Thomas William Carter, James Esmonde, James Gull, Jhon Robinson, Eugenio Reeding, Henry Freeman, Andrew Gordon Robertson, y otros que alcanzaron el número de veintitrés respondieron al llamado (Ortiz, 1993: 45). Del mismo modo, logró atraer al teniente de fragata de la Real Armada Carlos García del Postigo y a los pilotos José Giral Chacón y Alonso San Julián (Ortiz, 2015: 382).

Volviendo a la organización temprana de la Armada Peruana, puede observarse la gran cantidad de británicos -sin contar marinería- que tripularon los

buques peruanos durante la primera década independiente. Por ello, fue natural una innata aprehensión de costumbres, vocabulario, formas y hasta tradiciones navales de la Royal Navy en el cuerpo de marinos nacionales.

Sin embargo, esta avalancha “albiónica” fue contenida con los reglamentos y organizaciones previas del bando hispánico -que duraron en gran medida hasta el último quinquenio del siglo XIX- que se había pasado a la causa patriota. Los roces entre José Pascual de Vivero y Guise fueron un ejemplo de lo dicho.

Esta disputa de competencias y alcances de funciones pudo deberse a la mixtura de procedimientos propios de las diversas tradiciones navales del variopinto grupo humano de la auroral armada. De hecho, el 6 de octubre, San Martín había decretado que “el servicio de los buques de guerra del Perú y la contabilidad en todos los ramos” sea de acuerdo a la Ordenanza Naval de 1802, mientras que para “los juicios criminales que se sigan contra extranjeros que se hallen al servicio de la Marina del Perú, siempre que no sean españoles, se observará el método judicial, y se aplicarán las penas que prescriben los artículos de guerra que rigen en la Marina inglesa”.

Durante los primeros días de noviembre la situación dentro de la flamante escuadra peruana no era muy halagadora como lo muestran las distintas comunicaciones cursadas por Guise al ministro de Guerra y Marina solicitando evalúe la situación. Por otro lado, asuntos de logística, víveres, así como carencia de personal artillero para los bergantines *Belgrano* y *Balcarce*, normativa sobre el reparto de Presas, aprovisionamiento de medicinas para los buques, entre otros, llamaron principalmente su atención (Elías, 1971: 370-374).

3. CONCLUSIONES

El control del mar, y las operaciones navales que este conllevó, fue una preocupación del más alto nivel dentro de la organización patriota-independentista. Las características geográficas, así como los elementos terrestres obligaron a reformular la estrategia originaria para lograr la independencia del Perú, centro político, económico y social de la región.

Para ello, y considerando la escasa experiencia naval de los criollos patriotas, se buscó dotar a la escuadra con marinos de otras latitudes. Es así, como, arribaron tanto a las Provincias Unidas del Río de la Plata como a Chile, marinos de Inglaterra, Estados Unidos de América, Francia, Alemania y otros países.

Se puede observar que, con gran esfuerzo y liderazgo, se sobrepuso a las dificultades propias de diversas realidades humanas, lo cual, permitió desembarcar al Ejército Libertador en Paracas, dando inicio a las operaciones terrestres que

terminarían con la independencia del Perú. Entre los líderes de la Expedición estuvo quien llegaría a ser Vicealmirante de la Armada Peruana, Martin Jorge Guise, quien no sólo demostró profesionalismo, sino que se identificó con la causa peruana, asentándose familiarmente en nuestro país.

La importancia del Poder Naval, así como de su proyección del poder a tierra, permitió cumplir, en esta fase, con el planeamiento de los esfuerzos libertarios, evidenciando con ello, que el mar jugó un papel de primer orden en las acciones llevadas a cabo hace más de dos siglos.

La Marina de Guerra del Perú establecida durante el Protectorado, fue la consecución lógica de la necesidad de contar con una Fuerza Naval que asegurase la paz interna, así como que defiende la soberanía nacional ante amenazas convencionales. Las lecciones inmediatas de la Expedición Libertadora, así lo justificaron en provecho de la novel organización política creada en julio de 1828.

REFERENCIAS

- Anónimo [1820] (1974). “El ataque del Callao por Lord Cochrane (“Drama naval”)”. Ugarte Chamorro, Guillermo (Compilador). *El Teatro en la Independencia (piezas teatrales)*. Tomo XXV, Vol. 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Archivo Nacional (1949). Guise a Zañartu, 24/VII/1818. *Archivo de don Bernardo O’Higgins*, pp. 11-12. Para conocer un aspecto íntimo del Vicealmirante Guise. Véase: Laguerre Kleimann, Michel (2013-2014). “El Testamento de Vicealmirante Martín Jorge Guise”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Número 37, pp. 289-308.
- Basadre J. (1968). *Historia de la República del Perú.- 1822-1933*. Sexta edición. Tomo I. Lima: Editorial Universitaria, p. 1.
- Cayo Córdova P. (1993). “El Mar en el pensamiento ilustrado peruano. El caso de Juan Pablo Viscardo y Guzmán”. Ortiz Sotelo, Jorge (Editor). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos/Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, pp. 25-38.
- Dirección de Intereses Marítimos (2020). *200 Frases Célebres sobre la Marina de Guerra del Perú*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, p. 7.
- Elías J. (1960). Monteagudo a Guise, 29/ IX/1821. En: *Fuentes*, pp. 183-184.
- Elías J. (1960). *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú*. Vol. 2. Lima: Museo Naval del Perú.
- Elías J. (1971). *La Marina 1780-1822*. tomo VII, vol. 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Elías J. (1971). Cochrane a Zenteno, 10/ III/1819. *La Marina 1780-1822*, p. 89.
- Elías J. (1971). Delano a Monteagudo, 28/ IX/1821. *La Marina 1780-1822*, p. 342.
- Elías J. (1971). Guise a Monteagudo, 2, 5 y 7/ XI/1821. *La Marina 1780-1822*, pp. 370-374.
- Elías J. (1974). *La Marina 1780-1822*. Tomo VII, vol. 4. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Elías J. (1974). Monteagudo a T.M. Hardy, 21/ XI/1821. En: *La Marina 1780-1822*. Tomo VII, vol. 4. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, p. 277.
- Essex Record Office. (2018). *Records of James Paroissien and the Beuzeville family*. Recuperado de: <https://secureweb1.essexcc.gov.uk/SeaxPam/ViewCatalogue.aspx?ID=142236>.
- Gaceta de Gobierno de Lima, N° 37-311 del 10/VI/1818. En: Elías J. (1971). *La Marina 1780-1822*. tomo VII, vol. 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. p. 17.
- Gaceta del Gobierno, N° 22 del 22/IX/1821. En: Elías J. (1971). *La Marina 1780-1822*, p. 189.
- Gaceta Extraordinaria del Gobierno del 20/ IX/1821. En: Elías J. (1971). *La Marina 1780-1822*, pp. 183-185.
- Gaceta del Gobierno, N° 28 del 13/X/1821. En: Elías J. (1971). *La Marina 1780-1822*, p. 198.
- Gálvez J. & García E. (2016). *Historia de la Presidencia del Consejo de Ministros. - Democracia y Buen Gobierno*. tomo I (1820-1956). Lima: Presidencia del Consejo de Ministros, pp. 16-18. Calendario y Guía de Forasteros de Lima para el año de 1822. Lima: Imprenta del Estado.
- Guerra Martinière, Margarita (1982-1983). “Los corsarios insurgentes en la independencia de América (1808-1824)”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Número 12, pp. 93-124.
- Hall B. (1824). *Extracts from a Journal, written on the costs of Chili, Peru and Mexico in the years 1820, 1821, 1822*. Volume 1, p. 193. Boston: Wells and Lilly. <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=nyp.33433081694246;view=lup;seq=68>
- Laguerre Kleimann, Michel (2013-2014). “El Testamento de Vicealmirante Martín Jorge Guise”. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Número 37, pp. 289-308.

- López C. (1969). *Historia de la Marina de Chile*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
- Mendiburu, Manuel de (1959). "Ligeras Noticias Biográficas de los Generales que ha tenido la República Peruana desde 1821, año en que se proclamó su Independencia". *Revista Histórica*, tomo XXIV, vol. XXIV. Lima: Instituto Histórico del Perú, p. 215.
- Miller, John [1829] (1910). *Memorias del General Guillermo Miller al servicio de la República del Perú, traducidas al castellano por el General Torrijos*. Tomo I y II. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez. Consultado de la Biblioteca Virtual de Patrimonio Bibliográfico de la Secretaría de Estado y Cultura del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España. <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=398129>.
- Newry Telegraph, 3/XII/1833. (2017). "Sketch of Admiral Guise". Consultado el 16 de agosto de 2017 de: The British Newspaper Archive. Recuperado de: <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk>.
- Ortiz J. (1993). *El Vicealmirante Martin Jorge Guise Wright (1780-1828)*. p. 45.
- Ortiz J. (1993). *El Vicealmirante Martin Jorge Guise Wright (1780-1828)*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, p. 44. En: Elías J. (1960). Fuentes, p. 68.
- Ortiz J. (2014). "Bernardo O'Higgins y el mar". *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. (37) 297-302.
- Ortiz J. (2015). *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México: Bonilla Artigas Editores/ Universidad Nacional Autónoma de México, p. 382.
- Oviedo J. (1861). *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859*. Lima: Felipe Bailly, p. 16.
- Paredes, José Gregorio (1823). *Calendario y Guía de Forasteros de Lima para el año de 1822*. Lima: Imprenta del Estado.
- Paroissien J. (1820-1821). "Anotaciones para un diario (Agosto 18 de 1820 - Marzo 19 de 1821)". En: Denegri F. (1971). *Memorias, diarios y crónicas*. Tomo XXVI, Vol. 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Paz Soldán M. (1868). *Historia del Perú Independiente. Primer Periodo, 1819-1822*. Lima: Alfonso Lemale, pp. 32-33
- Paz Soldán M. (1868). *Historia del Perú Independiente. Primer Periodo, 1819-1822*, p. 35. Vale, Brian (2008). *Cochrane in the Pacific Fortune and freedom in Spanish America*. London: I.B. Tauris, p. 32.
- Paz Soldán M. (1870). *Historia del Perú Independiente*, p. 46.
- Pons Muzzo, Gustavo (1971). *La Expedición Libertadora*. Tomo VIII, Vol. I y II. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Puente Candamo J. (1945). "La Memoria de Abascal". *Revista de la Universidad Católica*, pp. 264-275.
- Puente Candamo J. (1974). *La Independencia - 1790 a 1826. - "Historia Marítima del Perú"*. Lima: Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. Tomo V, Vol. 1.
- Rizo-Patrón P. (2012). "Una aristocracia ambivalente: Torre Tagle y sus pares ante la independencia del Perú". En McEvoy, Carmen; Novoa, Mauricio; Palti, Elías (editores). *En el Nudo del Imperio.- Independencia y Democracia en el Perú*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos-Instituto de Estudios Peruanos, p. 299.
- Stuven A. (2012). "La Expedición Libertadora del Perú: ¿americanismo o nacionalismo?". En McEvoy, Carmen; Novoa, Mauricio; Palti, Elías (editores). *En el Nudo del Imperio.- Independencia y Democracia en el Perú*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos-Instituto de Estudios Peruanos, p. 231.
- Stuven A. (2012). "La Expedición Libertadora del Perú: ¿americanismo o nacionalismo?", p. 239.
- Sutcliffe T. (1841). *Sixteen years in Chile and Peru from 1822 to 1839 by the retired governor of Juan Fernández*. London-Paris: Fisher, Son and Co. p. 22. Recuperado el 2/abril/2017 de: Hathi Trust Digital Library. <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucl.b3288833;view=lup;seq=52>

- Sutcliffe T. (1841). *Sixteen years in Chile and Peru*, p. 26.
- Till G. (2007). *Poder Marítimo. Una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Tucidides (2017). Historia de la Guerra del Peloponeso. *Barcelona: Crítica*, pp. 73-74.
- Valdizán J. (1979). “San Martín y la Marina Peruana”. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, número 2, pp. 67-68.
- Vale B. (2008). *Cochrane in the Pacific Fortune and freedom in Spanish America*. London: I.B. Tauris.
- Vale B. (2008). *Cochrane in the Pacific*, pp. 56-61. Anónimo [1820] (1974). “El ataque del Callao por Lord Cochrane (“Drama naval”)”. Ugarte Chamorro, Guillermo (Compilador). *El Teatro en la Independencia (piezas teatrales)*. Tomo XXV, Vol. 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú.
- Werrett S. (2009). “William Congreve’s rational rockets”. *Notes & Records of the Royal Society*. vol. 63, pp. 35-56. DOI: 10.1098/rsnr.2008.0039. Consultado el 28/V/2017. Recuperado de: <http://rsnr.royalsocietypublishing.org/content/63/1/35> KCH: