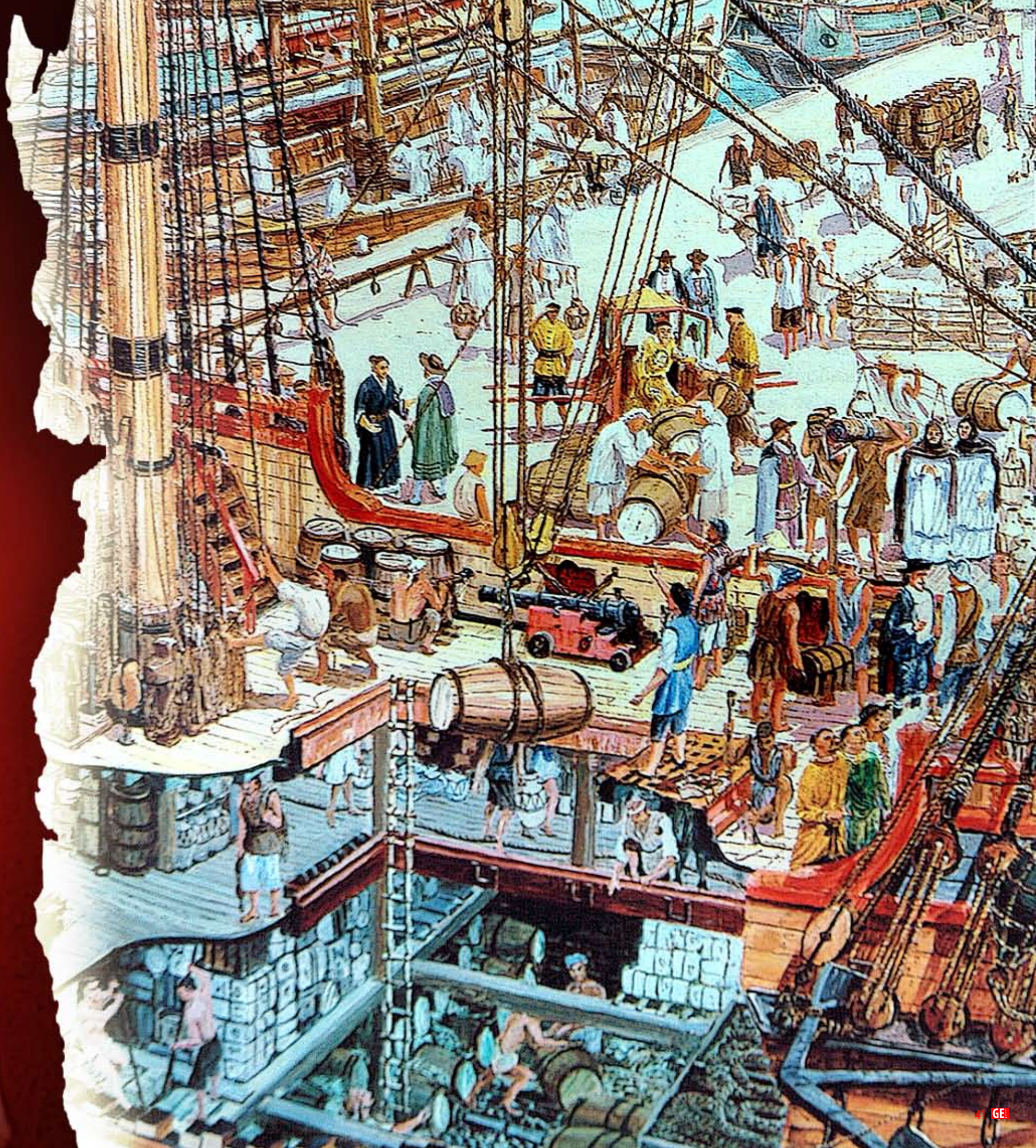


UN MODO DE SER MARÍTIMO

Según registros conservados en el Archivo de la Nación en Lima, en el siglo XVII, navíos entraban y salían del Callao, por entonces el mayor puerto comercial del Pacífico. Se contaban por decenas que, por las rutas comerciales abiertas desde el Perú, navegaban hasta México por el norte y llegaban también al extremo sur del continente en Chiloé en el actual Chile. Se constituiría así el ámbito del dominio marítimo peruano. Una especie de Talasocracia, al estilo de Grecia, Génova ó Venecia. Veamos.



Quito, SOUTH AMERICA
Paíta →
Callao • Lima



Túpac Yupanqui, décimo Inca en el Imperio Incaico, personifica la antigua vocación peruana por navegar hacia lugares desconocidos. Se dice que este decidió un día realizar un viaje hacia el oeste del Tahuantinsuyo, el poniente. Así, se internó temerariamente durante dos años en el Océano Pacífico, y a su regreso, anunció haber descubierto dos islas, las llamadas Niñan Chumbi y Anan Chumbi, a las que historiadores modernos, como Guillermo Lohman Villena, sitúan en la actual Polinesia. De esto también da fe Miguel Cabello de Balboa en su crónica *Miscelánea Antártica* publicada el año 1600.

Quizás conciente de este pasado, Gaspar de Zúñiga y Acevedo y Fonseca, Conde de Monterrey, virrey del Perú entre 1604 y 1606, propicia con visión, en medio de la euforia por descubrir nuevas rutas marítimas en alta mar, la apertura de un Taller Cartográfico y de Artes Náuticas en la capital del Virreynato del Perú,

Lima. Este sería dirigido, por designio del mismo virrey, por el navegante Pedro Fernández de Quirós. Así también, se dice que Gaspar de Zúñiga, décimo quinto Virrey del Perú, promovió la construcción de una flota de navíos en los astilleros en nuestro entonces puerto norteño de Guayaquil.

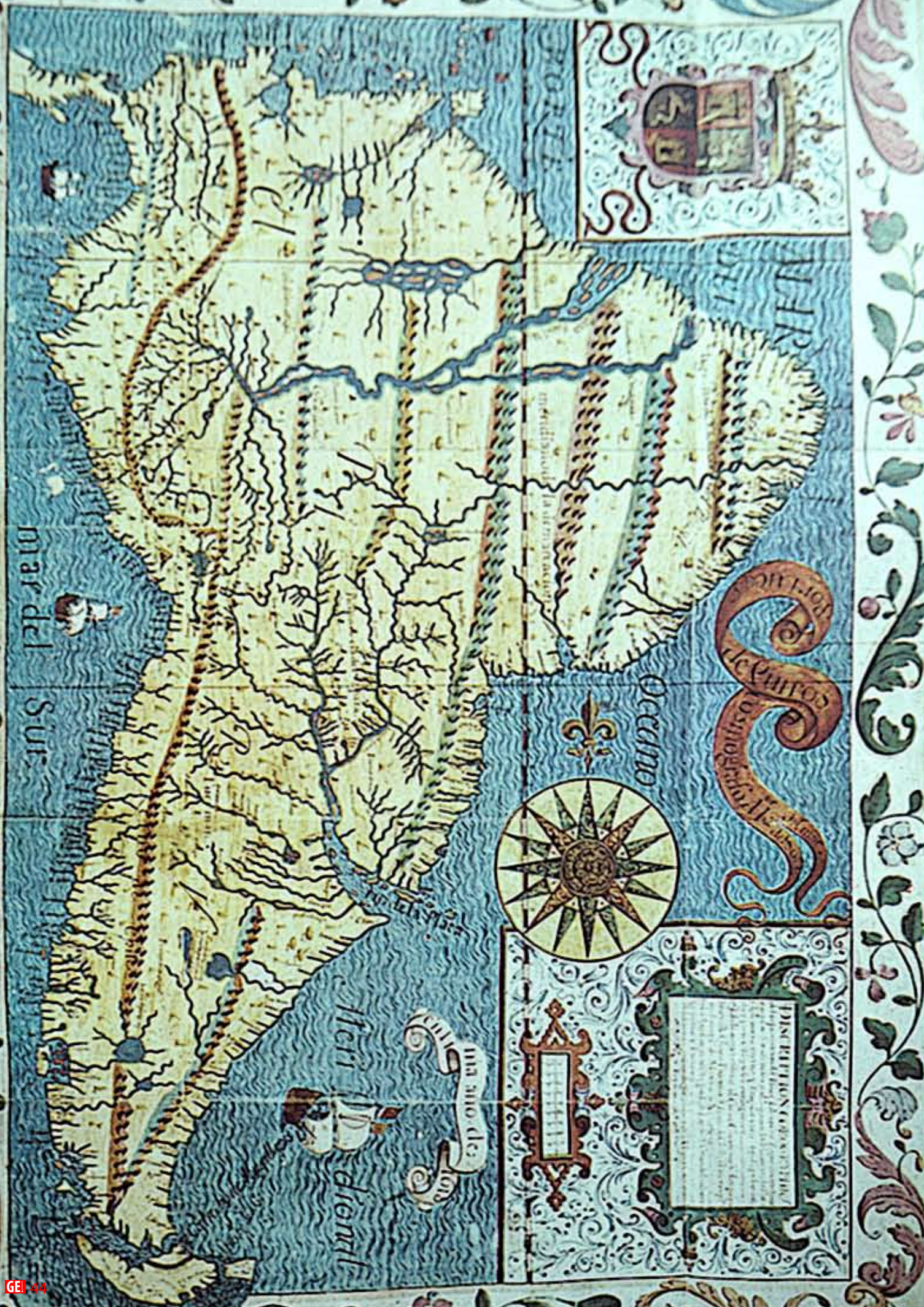
Es en el contexto de preparación de las tripulaciones, deseosas de lanzarse a la aventura en un aún desconocido Océano Pacífico, que se le ordena a Fernández de Quirós que “registrase y descubriese hasta verle la coronilla al Polo”. Así es como tres naves, con 300 tripulantes peruanos, zarpan del Callao para recorrer 2,200 leguas para asombro del mundo. No solo eso, pues descubrieron también a la isla que llamaron Nueva Guinea, así como las costas de un gran continente. Al que, el 14 de mayo de 1606, en honor de la entonces Casa de Austria reinante en España, llamaron Australia. Fue toda una proeza.

No era para menos. Pues por su situación geográfica, la bahía del Callao, que limita por el este con la cordillera de los Andes, marcaba un destino que se manifestaría de a pocos para la marina peruana. Pues los barcos peruanos, armados por los comerciantes de Lima, llegarían a otros 24 puertos habilitados para el comercio marítimo. Las naves, de ahí, luego se dirigirían hacia los puertos mexicanos de Acapulco y Sonsonate. Visitarían también otros puntos intermedios en Guatemala, Costa Rica y Panamá, y se convertirían así en el enlace de una gran cadena comercial y económica, donde confluían los tesoros, productos e ideas de tres

mundos: el americano, el europeo y el asiático.

Quizás por eso, el décimo séptimo virrey del Perú, el Marqués de Montesclaros, al llegar a estas tierras, exclamó “el Perú es todo playa”. No le faltaban razones, pues incluidos los territorios que actualmente corresponden a Chile, Ecuador y Colombia, el Perú contaba con un litoral de más de 6,000 kms. que se extendían a lo largo de la costa de América del Sur; seno de todo un tráfico marítimo comercial que despertaría la codicia de naciones europeas, que armaron enseguida sus naves, alistando tripulaciones, a las que dotaron con bandera y patente

Del Callao se exportaba, hasta los 24 puertos habilitados, la quina, el tabaco y el cacao, todos productos provenientes de Jaén en la actual Cajamarca. También, aguardiente y vinos de Pisco.



de corzo, a fin de capturar los galeones que salían del Callao. Cuarenta serían los navíos abordados que, con su valiosa carga de oro, plata y mercancías, caerían en manos de piratas ingleses, holandeses y franceses en un lapso de 200 años.

Del Callao se exportaba, hasta los 24 puertos habilitados, la quina, el tabaco y el cacao, todos productos provenientes de Jaén en la actual Cajamarca. También, aguardiente y vinos de Pisco. De Trujillo, la mejor azúcar entonces de América. La plata y plomo de las minas de Cerro de Pasco y de Potosí en el Alto Perú. Asimismo, el carbón de palo de Piura. Y también, lo que desde el Cuzco a él llegaba: finos pellones para la montura de los caballos, ponchos de vicuña y el chocolate de Quillabamba, sin dejar de lado las alfombras que, a decir de los demás americanos, eran de “géneros más ricos que los de Arabia”. Por su parte, Ayacucho aportaba a este comercio cueros, suelas, tapices dorados para los espaldares de sillas. Y de Huancavelica, llegaba el temible azogue o mercurio que ávidamente adquirían los comerciantes mexicanos, para reexportarlo luego al Asia.

Comenzó así para el Perú, que poseía un rico e inmenso territorio andino y amazónico, el novísimo “modo de ser marítimo”. Ya que casi por un periodo de 300 años, no solo se transportarían riquezas del Perú, sino también, al haberse descubierto el continente australiano, se enriquecería el conocimiento náutico de la época, ampliándose de esa manera el saber geográfico de entonces. Pues, gracias a la dinámica del tráfico marítimo, se vincularon comercialmente, por siempre, mediante un intenso ir y venir mercantil, los dos hemisferios americanos, continuándose la inmemorial vocación peruana

de navegar hacia lugares lejanos y hasta entonces desconocidos.

Así, las naves comerciales de Lima establecieron “puntos para el trato”, fundaron innumerables puertos y configuraron lo que después constituirían las naciones de América del Sur. Todo esto, en función de las vías de comunicación terrestres y de los centros de producción. Lo que con el correr de los siglos, estimularía con su rica historia, el afán expedicionario de los navegantes peruanos, quienes aún, en el siglo XIX, explorando las Islas de la Polinesia, llegaron hasta el archipiélago de Tahití. Y no solo eso, estos navegantes también emprenderían camino hacia los otros

Gracias a la dinámica del tráfico marítimo, se vincularon comercialmente, por siempre, mediante un intenso ir y venir mercantil, los dos hemisferios americanos.

continentes, transportando el valioso guano de las islas y el salitre, fertilizantes utilizados en la agricultura hasta bien entrado el siglo XIX. Lograron, de esa forma, que mediante sus viajes se conociese y creara el perfil exterior del continente,

configurando la cartografía de la costa occidental de América.

De este modo, las naves mercantes peruanas dejaron una marca indeleble en sus rutas por el vasto Océano Pacífico. Y se constituyeron así en catalizadoras de cambios planetarios. Sus descubrimientos y colonizaciones realizadas durante centurias son el testimonio de un Perú, sucesión milenaria de civilizaciones, que aporta conocimientos, inquietudes descubridoras, y que suma su fuerza al océano universal. Este es el tributo marítimo de la sociedad peruana a la gran causa de la humanidad. ■

MARCO RIVAROLA DEL SOLAR