

Miguel Luque Talaván

“Mecanismos de defensa en la fachada pacífica del virreinato del Perú: el caso de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* de la Real Compañía de Filipinas (1805)”

p. 217-244

*El mar: percepciones, lectura y contextos
Una mirada cultural a los entornos
marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas/
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

MECANISMOS DE DEFENSA EN LA FACHADA PACÍFICA
DEL VIRREINATO DEL PERÚ: EL CASO DE LA FRAGATA
NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ DE LA REAL COMPAÑÍA
DE FILIPINAS (1805)

MIGUEL LUQUE TALAVÁN
Universidad Complutense de Madrid

INTRODUCCIÓN

Desde el siglo XVI las costas americanas bañadas por el océano Pacífico se habían visto sometidas a las incursiones piráticas y corsarias. Eran tiempos en los que aún se estaban consolidando, debido a su reciente creación, los virreinos de la Nueva España y del Perú. Por esa razón los puntos costeros contaban con escasas defensas militares. Esa circunstancia, unida a que pronto se hicieron famosas estas tierras por sus legendarias riquezas, atrajo a piratas europeos que comenzaron a llegar a las orillas peruanas en la segunda mitad de la decimosexta centuria.¹ Las agresiones espolearon en las autoridades

¹ Conocidas y bien estudiadas han sido las incursiones de sir Francis Drake, John Oxenham, John Drake, Richarte Ferroel, sir Thomas Cavendish o sir Richard Hawkins, todas ellas realizadas en la decimosexta centuria. Estos ataques y otros similares permiten comprobar cómo, a pesar de la reserva que las coronas castellana y lusa tenían en relación con su política descubridora y con la difusión de sus hallazgos geográficos, las demás naciones europeas pronto tuvieron acceso a esa información, lo que les permitió llegar a las costas americanas con relativa fiabilidad. A este respecto puede verse lo expuesto por Carlos Sanz, *Bibliotheca Americana Vetustissima o descripción de libros y mapas que se refieren a América impresos y publicados entre los años 1492-1551. Comentario crítico*, Madrid, [s.e.], 1960, p. 7, 10-12. Casi todos los ataques, excepto el de sir Richard Hawkins repelido gracias a un elaborado programa defensivo, tomaron por sorpresa a las autoridades españolas. Éstas, en cuestión de días, debían articular la defensa de los territorios bajo su jurisdicción, sin contar normalmente para ello con los recursos económicos y humanos necesarios, circunstancia que pasó a convertirse en un problema recurrente. Grave fue, por poner un ejemplo, la situación generada cuando los vecinos encomenderos se resistieron a ayudar al virrey Fernando de Torres y Portugal, conde de Villardonpardo, a defender las costas del inminente ataque de sir Thomas Cavendish. Rubén Vargas

la necesidad de buscarles freno. Así se comenzaron a fortificar diversos puntos estratégicos de la costa pacífica peruana y se creó la Armada de la Mar del Sur para la guarda del tráfico marítimo-mercantil. Esta última comenzó a actuar en 1579, poco tiempo después del paso de sir Francis Drake, hasta 1746, cuando un maremoto que destruyó el puerto del Callao destrozó sus últimos navíos.² Del mismo modo se iniciaron expediciones de reconocimiento del Estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego con el fin de establecer en esos territorios poblaciones estables.³

Ya en el siglo XVIII, durante el ocaso de la piratería apátrida en el océano Pacífico ante la consolidación del sistema del corso —muy rentable desde el punto de vista estratégico y económico—, tenemos que referir las incursiones del corsario inglés John Clipperton, de lord Cochrane, conde de Dundonald y del pirata W. Read.⁴ A tales acciones se unió la del almirante George Anson con la captura en 1743 del galeón *Covadonga*, y la consiguiente suspensión temporal del tráfico en la Carrera de Acapulco. Lo anterior produjo una importante crisis económica en las islas Filipinas entre 1744 y 1745.⁵

Ugarte (S.J.), *Historia general del Perú*. II. *Virreinato (1551-1596)*, Lima, Perú, Carlos Milla Batres, 1966, t. II p. 307.

² Jorge Ortiz Sotelo, “Bibliografía marítima iberoamericana 1975-1995, una aproximación al tema”, *Revista Histórica. Órgano de la Academia Nacional de la Historia*, Lima, XXXVIII, 1993-1994, p. 255-256.

³ Ejemplo de esos intentos, fracasados todos, fue la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa. En relación con este tema, véase Javier Oyarzun [Iñarra], *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica/Agencia Española de Cooperación Internacional, 1999.

⁴ Antonio Martín-Nieto, *Piratas del Pacífico*, Bilbao, Ediciones, 1968, p. 163-169. Sobre estas mismas cuestiones pueden consultarse también Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific. 1575-1742*, Lincoln-Londres, University of Nebraska Press, 1990; William Lytle Schurt, *El Galeón de Manila*, estudio introductorio, notas y bibliografía de Leoncio Cabrero [Fernández], traducción al español de Pedro Ortiz Armengol, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992, capítulo IX “Los ingleses”, p. 271-295, y capítulo X “Los holandeses”, p. 297-306.

⁵ Su periplo, llevado a la imprenta en forma de relato de viajes, se convirtió en un verdadero éxito editorial entre los libros de viaje del siglo XVIII. De la obra existe una bella edición en español, traducida por Lorenzo de Alemany, es el tomo segundo del *Viaje alrededor del mundo, hecho en los años desde 1740 al 1744. Por Jorge Anson, comandante en jefe de la escuadra de S.M.B.* Madrid, Tomás Jordán, 1833. Fruto de una exitosa carrera, George Anson sería nombrado primer lord del Almirantazgo y primer barón Anson. Acerca del viaje de Anson, véase Marta Torres Santo Domingo, “Un bestseller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo”, *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, v. IX, n. 531, 30 de agosto, 2004.

La ocupación británica de Manila en 1762 —en el transcurso de la Guerra de los Siete Años (1756-1763)—, provocó serios estragos en la economía citadina. Y así, en 1766, el príncipe de Masserano, embajador de Carlos III ante la Corte de San Jaime,⁶ informó a su monarca del deseo expansionista británico hacia el Nuevo Mundo, intereses que pronto comenzaron a poner en peligro la primacía española en la zona.

Las exploraciones de otras potencias europeas en el océano Pacífico marcaron el final de una etapa y el inicio de serios problemas de seguridad para las posesiones españolas bañadas por las aguas de dicho océano. Vistas como una amenaza fueron las tres expediciones dirigidas por el capitán James Cook a la Mar de Sur en 1768-1771, 1772-1775 y 1776-1780, respectivamente.⁷ Sus viajes y otros similares

Disponibile en <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-531.htm>>; <http://eprints.ucm.es/10392/1/Anson_Viaje.pdf>. En relación con este viaje y con otros similares emprendidos en la misma época, y que supusieron una amenaza para la secular hegemonía hispánica en el Pacífico, pueden verse los documentados trabajos de Guadalupe Pinzón Ríos, “Exploración y experiencia náutica en las costas del Pacífico novohispano (siglo XVIII)”, *Cuadernos de Estudios Borjanos*, Borja, n. L-LI, 2008, p. 305-328; “Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson”, *Estudios de Historia Novohispana*, México, n. 38, enero-junio, 2008, p. 63-86; “Francisco de la Bodega y Cuadra y los mapas de Acapulco, Paita y Callao (1777-1778)”, en Francisco Roque de Oliveira y Héctor Mendoza Vargas (coord.), *Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos. Siglos XVI al XIX / Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos. Séculos XVI a XIX*, Lisboa-México, Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2010, p. 423-440; “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)”, *Estudios de Historia Novohispana*, México, n. 44, enero-junio, 2011, p. 45-76. De gran interés resulta también su reciente libro *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011. Acerca de los conflictos con Inglaterra a partir de 1739 y de sus repercusiones en las islas Filipinas, véase: Vicente Rodríguez García, *El gobierno de don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en las Islas Filipinas*, pról. de María de Lourdes Díaz-Trechuelo [y López-Spínola], Granada, Universidad de Granada, 1976, capítulo V, “Política exterior”, p. 157-209.

⁶ Felipe Vittorio Ferrero Fieschi, VI príncipe de Masserano, fue embajador en Londres de 1763 a 1777.

⁷ Las mismas sirvieron para poner fin al mito del continente austral, descubrir la Australia oriental, así como otras tierras insulares del Pacífico, cartografiar la Nueva Zelanda, confirmar los descubrimientos de Bering en el Ártico y mejorar las condiciones sanitario-alimentarias de las tripulaciones —logrando notables avances en la reducción del escorbuto—. Salvador Bernabeu Albert, *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 153-190; Tony Horwitz, *Latitudes azules*.

supusieron el inicio del fin del control *de iure* que sobre el océano Pacífico había disfrutado la monarquía hispánica desde comienzos del siglo XVI. A partir de ese momento, británicos, franceses o rusos comenzaron a desarrollar y a consolidar intereses estratégico-comerciales en aguas del Pacífico.⁸

Al igual que ya había pasado en el espacio continental indiano, la ocupación efectiva de los territorios y no su mera propiedad legal fueron, desde ese momento, los únicos títulos de posesión válidos. De ahí que la Corona hispana, en un último intento por defender lo que consideraba bajo su soberanía, patrocinara varias expediciones científicas al espacio Pacífico tanto continental —costa noroeste del virreinato de la Nueva España—, como insular —islas de Tahití y de Pascua—, singladuras que, tomando estas últimas como base el virreinato del Perú, estuvieron enmarcadas dentro del programa desarrollado por la Corona española destinado a conocer, defender, gobernar e incluso ampliar sus territorios ultramarinos.⁹

Tras el rastro del capitán Cook, Barcelona, RBA Libros/Adventure Press/National Geographic, 2004 —incluye un interesante comentario sobre las fuentes y la bibliografía empleadas—; James Alexander Williamson, *Cook and the opening of the Pacific*, Londres, Hodder & Stoughton, 1948. En 2010 tuvo lugar una interesante exposición con el título “James Cook and the discovery of the Pacific”, en Bonn (Alemania), Berna (Suiza) y Viena (Austria) Herbert von Saher, “James Cook and the discovery of the Pacific. An Exposition held in Bonn, Berne, and Vienna”, *Rapa Nui Journal. The Journal of the Easter Island Foundation*, Estados Unidos, v. 24, n. 1, 2010, p. 78; Miguel Luque Talaván y Carlos Mondragón [Pérez-Grovas], “El capitán Cook en los Mares del Sur a través de tres cartas reservadas”, en Francisco Javier Antón Burgos (ed.), *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico/Casa Asia, 2007, p. 117-124.

⁸ Una brillante síntesis de este proceso es la que ofrece Manuel Lucena Salmoral, *Rivalidad colonial y equilibrio europeo. Siglos XVII-XVIII*, Madrid, Síntesis, 1999.

⁹ Como los viajes de Felipe González de Haedo o de Domingo de Boenechea, —promovidos por el virrey del Perú, Manuel de Amat y Junyent (1761-1776), quien sospechaba que las expediciones de Cook tenían fines colonizadores—. En relación con las expediciones al Pacífico sur, organizadas desde el virreinato peruano en la época del virrey Amat y Junyent, pueden consultarse, entre otras, las siguientes investigaciones: Salvador Bernabeu, *El Pacífico...*; Mariano Cuesta Domingo, “Descubrimientos geográficos durante el siglo XVIII. Acción franciscana en la ampliación de fronteras”, en VV.AA., *Actas del IV Congreso Internacional sobre los franciscanos en el Nuevo Mundo (siglo XVIII). Cholula-Puebla, 22-27 julio 1991*, Madrid-Puebla, Monasterio Franciscano de Santa María de la Rábida/Universidad de las Américas, 1993, p. 293-342; Amancio Landín Carrasco y Luis Sánchez Masiá, “Capítulo XIX. Los viajes promovidos por el virrey Amat”, en Amancio Landín Carrasco (coord.), *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Madrid, Banco Español de Crédito, 1991, t. II, p. 725-788; Miguel Luque Talaván, “Don Juan Ruiz de Apodaca (1754-1835). Perfiles biográficos de un ilustrado hombre de Estado”, *Digesto documental*

Aterrizando en el momento concreto de nuestro estudio, el año 1805 fue un año de trascendentales acontecimientos para la historia europea. En una Europa agitada por el creciente empuje del emperador Napoleón I, el 21 de octubre la armada hispano-francesa fue derrotada en Trafalgar a manos de lord Horacio Nelson. Poco tiempo después, el 2 de diciembre, el soberano francés ganaba la batalla de Austerlitz y derrotaba a los ejércitos de la tercera coalición anti-francesa compuesta por Gran Bretaña, Austria y Rusia.

Si miramos el “[...] mapa del mundo en 1800 hace pensar que la mayor porción de los territorios de ultramar en manos europeas recayó en lo que se podría llamar las tres sociedades de conquista de la Europa tardomedieval y del siglo XVI: Portugal, España e Inglaterra”.¹⁰ Con estas palabras el historiador británico sir John H. Elliott nos invita a pensar en términos globales sobre algunas de las cuestiones que serán planteadas a lo largo de esta investigación, ya que en el caso de estas dos últimas naciones su rivalidad condicionó la política defensiva y comercial de la Corona española en las aguas del océano Pacífico.

En no pocas ocasiones, las grandes visiones de conjunto suelen dejar de lado los asuntos puntuales como los que nos ocupan. De este modo, y sin olvidar el contexto general del tema para entender las coyunturas regionales y locales que están en el trasfondo del mismo, se presta atención específica al estudio de la práctica del corso en aguas del Pacífico peruano a comienzos del siglo XIX a través del análisis de una figura consular impositiva denominada derecho de corsarios, así como del examen de un caso concreto de nave hispana armada en corso en 1805 —circunstancia, por otra parte, frecuente en la época—. Como tendremos ocasión de comprobar, ambos hechos estuvieron íntimamente relacionados entre sí a causa de

de Zacatecas, Zacatecas, México, v. III, n. 5, agosto, 2004, p. 25-44; Francisco Mellén Blanco, “Un diario inédito sobre la presencia española en Tahití (1774-1775)”, *Revista Española del Pacífico*, Madrid, v. II, 1992, p. 109-182; Máximo Rodríguez, *Españoles en Tahití*, ed. de Francisco Mellén Blanco, Madrid, Historia 16, 1992; Francisco Mellén Blanco, Miguel María de Lucas González y Miguel Luque Talaván, *Expediciones españolas en el Pacífico Sur. Siglos XVI al XVIII / Spanish Expeditions to the South Pacific in the 16th-18th Centuries* [ed. bilingüe], Madrid, Sociedad Estatal de Acción Cultural Exterior, 2006. Véase también, Belén Bañas Llanos, “Expediciones científicas españolas al Pacífico, en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista Española del Pacífico*, Madrid, n. II, 1992, p. 85-108.

¹⁰ Sir John H. Elliott, *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid, Taurus, Santillana, 2010, p. 156.

la situación bélica planteada al iniciarse una contienda armada con Inglaterra.

Varias son las preguntas a las que deseamos dar respuesta: ¿Eran medidas extraordinarias o ya se habían implementado con anterioridad e idéntica finalidad? ¿En qué beneficiaba al Consulado de Lima armar en corso una nueva fragata? ¿Cuál fue la postura de dicho tribunal —como actor institucional— en la negociación generada entre la Real Compañía de Filipinas y el virrey ante el proceso de compra de la fragata? ¿Qué consecuencias pudo tener para la Real Compañía de Filipinas el verse privada de una de sus naves? ¿Puede percibirse en el análisis de esta transacción una manifestación de la frecuente negociación del poder que existió en la América española? ¿Pudieron conseguirse los objetivos perseguidos por la Corona con la implementación de estas medidas?

Consideramos que las noticias que a continuación serán objeto de nuestra atención servirán para contribuir a una mejor valoración de los problemas que afectaron a los circuitos comerciales hispanos en este océano, en general, y en la zona concreta del virreinato del Perú, en particular, durante la etapa final de la soberanía española. Un océano, el Pacífico, que hay que entender ya para esta época como un auténtico espacio de negocios, con sus propias dinámicas y no como una mera prolongación de la carrera atlántica,¹¹ y que hay que insertar, para su cabal comprensión y a pesar de sus particularidades específicas, en el marco del sistema comercial imperial hispano.¹²

¹¹ Tal y como ha sido definido de manera muy acertada por Carmen Yuste en una reciente conferencia titulada “La vía comercial del galeón transpacífico: perspectivas de análisis desde Nueva España” (Madrid, el 25 de mayo de 2012, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, España). Desde el punto de vista metodológico y de esta misma historiadora: Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997; “El renacimiento de la historia del comercio colonial. Estudios de caso y visiones comparativas”, en Virginia Guedea y Leonor Ludlow (coord.), *El historiador frente a la Historia. Historia económica en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 47-62.

¹² “[...] el sistema comercial imperial era sumamente complejo y disponía de diferentes piezas y tramos que, si bien hay que estudiar por separado, hay que subrayar que es imposible entenderlas aisladamente.” Pedro Pérez Herrero, “Nueva España, Filipinas y el galeón de Manila (siglos XVI-XVIII)”, en María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas. Siglos XVI-XIX*, Madrid, Casa Asia/Consejo Superior de Investigaciones Científicas 2003, p. 50-51.

EL DERECHO DE CORSARIOS DEL REAL TRIBUNAL
DEL CONSULADO DE LIMA (1805-1819)

El clásico *Diccionario marítimo español* de Timoteo O'Scanlan define corso como la “navegación que se hace en busca y persecución de piratas y embarcaciones enemigas, apresándolas cuando se encuentran”.¹³ Se completa la definición con la expresión “armar en corso” o “armar en corso y mercancía”, para la que dice: “[...] disponer un buque en tono de guerra con el objeto de emplearse solamente en el corso; ó bien dotar á una embarcación mercante y cargada de géneros comerciables con alguna artillería y la gente correspondiente, á fin de que pueda defenderse en caso de ser atacada por corsarios en el discurso de su navegación, lo que también se expresa por la frase de navegar en corso y mercancía”.¹⁴ Corsario era aquel que recibía patente del rey o del gobierno para gobernar una nave armada en corso.¹⁵ No nos remontaremos al origen del corso en la monarquía hispánica —práctica muy antigua por otra parte—,¹⁶ sino que centrándonos en el siglo XVIII diremos que, al igual que otras naciones de la época, la Corona recurrió a esta medida para defender sus intereses marítimo-comerciales frente a las injerencias de otras potencias europeas.¹⁷

¹³ Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo español*, [Ed. facsimilar de la de Madrid: en la Imprenta Real, 1831], Madrid, Museo Naval, 1974, “Corso”, p. 183.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*, “Corsario”, p. 182-183. Tres fueron las figuras jurídicas que sustentaron el tráfico marítimo-mercantil indiano, a saber: el seguro marítimo, el contrato de fletamento y la avería. Cada una de ellas dio respuesta a un riesgo distinto. En concreto, en relación con la práctica del corso, fue el seguro marítimo el encargado de atender los siniestros derivados de sus ataques. Véase Marta Milagros del Vas Mingo y Concepción Navarro Azcue, “El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI”, en VV.AA., *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, (Madrid, 1991), Madrid, Real Academia de la Historia/Confederación Española de Cajas de Ahorro, 1992, t. III, p. 579-614; Marta Milagros Vas Mingo y Miguel Luque Talaván, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 2004.

¹⁶ Para el periodo inmediatamente anterior al que aquí estudiamos véase Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, pról. de F. Fernando de Bordejé Morencos, Madrid, Ministerio de Defensa/Secretaría General Técnica, 1999.

¹⁷ La legislación española en materia de corso y presas para el siglo XVIII es realmente extensa. No toca aquí entrar en su análisis pormenorizado ya que, entre otros autores, éste ha sido realizado en varios e interesantes trabajos por José Luis de Azcárraga

Sin embargo, no fueron los europeos los únicos en usar del corso, ya que los nacientes Estados Unidos de Norteamérica emplearon

y de Bustamante y por Óscar Cruz Barney, pero sirva la siguiente relación de ordenanzas de corso —promulgadas a lo largo del siglo XVIII y primeros años del siglo XIX— para demostrar lo afirmado: 5 de agosto de 1702 —conjunta entre España y Francia—; 1716; 17 de noviembre de 1718 —y su adición de 30 de agosto de 1739—; 1734; 1739; 1751; proyecto de ordenanza de corso para Indias de 29 de abril de 1754; ordenanza de 1 de febrero de 1762. El 16 de agosto de 1762 se promulgó una *Demostración práctica formada por la Contaduría General de Indias, del método, y reglas, con que deben exigirse los Reales Derechos de las presas hechas en mar, tanto por embarcaciones de S. M. como de particulares armadas en corso en todos los puertos de América para impedir el comercio ilícito*. Una norma que había sido hecha con arreglo a las Leyes de Indias contenidas en la *Recopilación* de 1680 y a lo resuelto posteriormente en reales cédulas de 30 de mayo de 1721, 7 de febrero de 1756, 19 de febrero de 1757 y 11 de julio de 1758 (Biblioteca Nacional de España, Madrid, Ms/19252, f. 195r-202v); ordenanza de corso filipino de 1778 —*Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas*, Manila, 1778—; 1 de julio de 1779 —con varias adiciones para Indias de 1780—; 1 de mayo de 1794; 12 de octubre de 1796; 20 de junio de 1801 —con sus adiciones de 12 de enero de 1803 y 22 de octubre de 1804—; y *Ordenanza de Matriculas de Mar* de 1802. Las ordenanzas de Marina de 1748 —con un destacado capítulo dedicado a las presas— 1793 y 1802 son también de mucho interés.

En la de 1 de mayo de 1794, signada en Aranjuez, a lo largo de 57 capítulos se van desgranando con detalle todos los aspectos relativos al corso. Capítulos que se hayan precedidos de un preámbulo revelador de la intencionalidad de la Corona al tomar esta medida: “Por quanto conviene á mi Servicio, y á la seguridad de mis Vasallos en su Comercio marítimo y libre navegacion interrumpir la de los enemigos de mi Corona; he considerado que uno de los medios de proporcionarles la seguridad pública en sus intereses es el de fomentar á los que se aplicaren á hacer el Corso, dispensandoles mi proteccion y auxilios para el armamento y habilitación de sus Buques, concediendo el aprovechamiento del valor de las Presas que hicieren, y recompensas de honor á los que se distinguieren en acciones particulares, dando ademas gratificaciones pecuniarias á los que lograren ventajas sobre los enemigos, y proveyendo al socorro y subsistencia de los heridos y viudas de los que fallecieron en los combates: y en su consecuencia he resuelto, que quantos Vasallos míos se dedicaren á hacer el Corso contra qualesquiera enemigos de mi Corona, con licencia mia, y arreglandose á esta Ordenanza, lo practiquen baxo las reglas, y con los beneficios que declaran los Artículos siguientes.” (Archivo Histórico y de Límites, Lima, Perú —en adelante, AHL—, LTC-21 (1791-1795), caja 393, *Ordenanza prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona*, [Madrid], en la Imprenta de la viuda e hijo de Marín, 1794). Unas disposiciones que fueron completadas con la *Ordenanza de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona* promulgadas en 1801. En sus 59 artículos se abordan cuestiones tales como los siguientes: recursos que deberían hacer los que quisieran armar en corso, auxilios que les franquearían los comandantes militares de Marina de los puertos, fueros y gracias que se concederían a los que se empleasen en el corso, juzgados a los que estarían sujetas las causas de los apresamientos, reglas para hacer las presas, etcétera. (AHL, LTC-4, caja 394, *Ordenanza de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*, Madrid, en la Imprenta Real, 1801).

también este mecanismo durante toda la etapa de su guerra de independencia.¹⁸

Para este periodo, y dentro de la obra de Azcárraga y de Bustamante [José Luis de Azcárraga y de Bustamante, *El corso marítimo. (Concepto, Justificación e Historia)*, pról. de Camilo Barcia Trelles, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto “Francisco de Vitoria”, Sección de Derecho Marítimo, 1950.], conviene consultar el capítulo VII “Contenido y estructura de las ordenanzas de corso” —p. 91-110—, en especial los apartados cuatro “Ordenanzas recogidas en la Novísima Recopilación y otros textos legales del siglo XVIII” —p. 95-104—; y cinco “Ordenanzas de Carlos IV” p. 104-110. Óscar Cruz Barney [en su obra *El régimen jurídico del corso marítimo. El mundo indiano y el México del siglo XIX*, pról. de José Luis Soberanes Fernández, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 362-490] transcribe —entre otros documentos de interés para este tema— el articulado de las siguientes ordenanzas: 5 de agosto de 1702 (p. 362-369); 17 de noviembre de 1718 —con su adición de 30 de agosto de 1739— (p. 370-377); proyecto de ordenanza de corso para Indias de 29 de abril de 1754 (p. 378-402); ordenanza de 1 de febrero de 1762 (p. 403-413); 1 de julio de 1779 —con varias adiciones para Indias de 1780— (p. 418-438); 1 de mayo de 1794 (p. 439-452); 12 de octubre de 1796 (p. 453-469); y 20 de junio de 1801 —con sus adiciones de 12 de enero de 1803 y 22 de octubre de 1804— (p. 470-490). En el mismo sentido puede consultarse el apéndice que inserta en: Óscar Cruz Barney, *Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias: el caso de la Nueva España (siglos XVI-XIX)*, México, tesis de licenciatura en Derecho, Universidad Iberoamericana, 1995, p. 255 y s. Véanse notas 11 y 12.

José Luis de Azcárraga y de Bustamante (*El corso marítimo...*), entre las páginas 231 y 382 incluye un apéndice documental titulado “Noticias extractadas de documentos interesantes que atañen al corso marítimo español”, en donde también se transcriben, entre otros documentos relacionados, varias ordenanzas de corso. Junto con la legislación, fueron también editadas algunas obras de literatura jurídica: Félix Joseph de Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político, sobre presas de mar, y calidades, que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Cádiz, Imprenta Real de Marina, 1746.

¹⁸ De gran interés resultan las actuaciones de los corsarios de las Trece Colonias desde 1776 a 1786, así como el apoyo que recibieron de España en el marco de la alianza franco-hispana con los independentistas norteamericanos frente a Inglaterra. Un apoyo concretado, por ejemplo, en las frecuentes intervenciones de la conocida Casa Gardoqui en la puesta a la venta, en los puertos de la América española, de presas y cargas realizadas por los corsarios norteamericanos. A este respecto pueden verse los interesantes trabajos de: Edwin F. Klotz, *Los corsarios americanos y España (1776-1786)*, Madrid, Universidad de Madrid, Seminario de Estudios Americanistas/Fundación del Amo, California, 1958; Norman Fulton, *Relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos a finales del siglo XVIII. Relaciones económico-comerciales*, Madrid, Facultad de Filosofía y Letras, Sección de Historia de América, 1970; Francisco de Solano [Pérez-Lila], “Tráfico marítimo y conflictividad en el mar de las Antillas durante la guerra de la independencia norteamericana (1776-1783)”, en Alfredo Moreno Cebrián, Lorenzo Eladio López y Sebastián (ed.), *Hispanoamérica hacia 1776. (Actas de la Mesa Redonda sobre la América Hispánica en 1776)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”/Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1980, p. 119-129. Noticias útiles en: Philip Gosse, *Los piratas del oeste. Los piratas del oriente. (Historia de la piratería)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1970, capítulo III “El siglo XIX”, p. 89-110. En ese clima de tensión bélica encontramos

Como ha afirmado Óscar Cruz Barney, el corso “[...] jugó así un importante papel en el sistema defensivo americano, al recorrer sus extendidas costas atacando en caso de guerra a los navíos enemigos y en la paz a los contrabandistas y piratas. De ahí que hablemos de dos momentos en el desarrollo de la actividad corsaria y de dos regímenes jurídicos aplicables: uno durante la paz, como meros represores del comercio ilícito, y otro en tiempo de guerra, como defensores de las costas de Indias”.¹⁹ De este modo, la defensa del comercio mediante el freno al contrabando convivía con el deseo de obtener beneficios, y “[...] hacían simultáneos el interés y el servicio a la Monarquía [...]”.²⁰

Como antes decíamos, en el siglo XVIII España fue muy activa en este tipo de prácticas, siendo numerosas las naves extranjeras interceptadas por corsarios españoles —especialmente en aguas del Caribe. La presencia de barcos balleneros ingleses en aguas costeras peruanas en 1798 y 1799 y los consiguientes ataques y escaramuzas entre aquellos y los barcos hispanos, motivaron que el Consulado de Lima solicitara del virrey Ambrosio O’Higgins, marqués de Osorno, el inicio de una actividad corsaria para poner fin a esta situación de riesgo en la navegación. Tras negarse en tres ocasiones a acceder a dicha petición, Osorno al fin permitió que se armaran

una real cédula, promulgada el 8 de julio de 1779, en la que el rey autorizaba a los españoles americanos para que por “via de represalias y desagravio hostilicen por mar y tierra á los súbditos del Rey de la Gran Bretaña” (Biblioteca Nacional de Perú, Lima —en adelante, BNP—, V/C 259, *Real Cedula de S. M. en que manifestando los justos motivos de su Real resolución de 21. de Junio de este año, autoriza á sus vasallos Americanos, para que por via de represalias y desagravio hostilicen por mar y tierra á los súbditos del Rey de la Gran Bretaña. Año 1779*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1779). Para hacer más atractiva la propuesta, el monarca anunciaba que todas las presas que se hicieran pertenecerían íntegramente a los armadores, no reservándose la Corona parte alguna de ellas (*Ibid.*, p. 6-7). Véase *Documentos novohispanos relativos a la guerra entre España e Inglaterra (1779-1784)*, ed. facsimilar, introd. de David Marley, Windsor, Canadá-México, Rolton-Bain, 1985, documento n. III “Real cédula sobre represalias (1779)” —se trata de la referenciada en la nota anterior—; y documento n. VII “Ordenanzas y patente de corso (1779)” —se trata de *Real Cedula de S.M. en que se inserta la Real Ordenanza de corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1779.

¹⁹ Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 344.

²⁰ Javier Ruiz Ibáñez y Vicente Montojo Montojo, *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1998, p. 13.

en curso dos buques que habían sido capturados previamente a los ingleses.²¹

La actividad corsaria reportaba, por lo general, buenos beneficios económicos a aquellos que la practicaban, aunque también exigía fuertes inversiones a la hora de aprestar una nave. La actividad corsaria del Consulado de Lima se sustentó con el respaldo económico de algunos rentistas “[...], de quienes tomó prestados capitales con un 3% de interés. Al principio el Consulado abonó los réditos con productos del impuesto sobre la plata y oro y controló este gasto en Buenas Cuentas —una cuenta de sus libros en la que se anotaban los movimientos de capital entre las demás—, pero al reanudarse la guerra creó una cuenta específica, Corsarios en común (1805). Entre 1797 y 1808 los gastos ascendieron a 579637.6 pesos, de los que algo más del 81% (472 178.3 pesos) era capital de empréstitos”.²²

En la línea de lo anteriormente referido, y durante las dos primeras décadas del siglo XIX —coincidiendo con el progresivo incremento de las tensiones políticas en el virreinato que terminarían por desencadenar la independencia, así como con necesidades econó-

²¹ Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas a la República. El Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, San Javier, Murcia, Imprenta de la Academia General del Aire, 1995, p. 71-74. Véase Rubén Vargas Ugarte (S. J.), *Historia general del Perú...*, t. v, p. 131-152. Acerca del Consulado de Lima, pueden consultarse además las siguientes obras clásicas: Robert Sidney Smith, *El índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima. Con un estudio histórico de esta institución*, pról. de Federico Schwab, Lima, Ministerio de Hacienda y Comercio/Archivo Histórico-Sección Colonial, 1948; Manuel Moreyra y Paz-Soldán, “El Tribunal del Consulado de Lima. Sus antecedentes y su fundación”, en Manuel Moreyra y Paz-Soldán, *Estudios históricos*, v. I. *Tráfico marítimo colonial y Tribunal del Consulado de Lima*, comp. e investigación de Grover Antonio Espinoza Ruiz, presentación de José Agustín de la Puente y Candamo, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto Riva-Agüero, 1994, p. 273-392; María Encarnación Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, pról. de Guillermo Céspedes [del Castillo], Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1960; Carlos Deustua Pimentel, *El Tribunal del Consulado de Lima*, Lima, CONCYTEC, 1989; Marta Milagros del Vas Mingo, *Los consulados en el tráfico indiano*, Madrid, Fundación Histórica Tavera/Digibis. Publicaciones Digitales/Fundación Hernando de Larramendi, 1998; José Andrés-Gallego (coord.), *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*, Madrid, Fundación Histórica Tavera/Digibis. Publicaciones Digitales/Fundación Hernando de Larramendi, 2000. Puede acudirse también a *Índice de cedularios inéditos para la Historia del Perú. Real Tribunal del Consulado de Lima. t. I (1593-1805)*, recopilación de Camilo G. Vicente Villar y Luis Lenci Jara, Lima, Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú/Archivo Histórico y de Límites, 1998.

²² Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas...*, p. 74.

micas específicas de la Corona— localizamos la creación y el cobro por parte del Real Consulado limeño de varios impuestos, uno de los cuales fue el denominado derecho de corsarios. Las noticias que ahora ofrecemos, situadas entre los años 1805 y 1819, son las únicas que hasta la fecha hemos podido localizar.²³

En un informe del Consulado, escrito en el mes de septiembre de 1819 y que trata de “los derechos que recaude este consulado”, se hace referencia al derecho de corsarios del que se dice lo siguiente: “*Un impuesto adicional de 1/4% sobre todo lo que ya pagaba derecho de ordenanza e impuesto de la plata y oro. Se inició en 1805*”.²⁴ De los diez derechos que se mencionaban en este documento —derechos de ordenanza, impuesto, corsarios, patriótico, subvención, igualación, arbitrios, reemplazos, 1/2% cedido a corsarios, y armamento—, cinco están directamente relacionados con el tema del curso marítimo: el derecho de ordenanza, el ya referido derecho de corsarios, el derecho de subvención, el derecho de 1/2% cedido a corsarios, y el derecho de armamento.

El derecho de ordenanza, también llamado avería —la avería consular—,²⁵ consistía en los gastos realizados en el armamento en curso de las fragatas que se llevaba a cabo a petición del superior gobierno por no poder hacerlo la Real Hacienda. El derecho de subvención, establecido al igual que el de curso en 1805, estaba destinado a contribuir al apoyo económico de la Corona, y era de 1 ½% sobre la plata y el oro.²⁶ Por su parte, el derecho de 1/2% cedido a corsarios era cobrado “[...] con el título de aumento a corsarios de todo lo que se recaude el 1/4% ante expresado.”, iniciándose en 1818.²⁷ Por último, el derecho de armamento, era un impuesto de 1¼% sobre “[...] todo aquello que contribuye el de Corsarios. Su gravamen es el de 1 000 000 pesos de empréstito

²³ Futuras investigaciones en los archivos peruanos en los que se conserva la documentación generada por el Consulado de Lima —Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda, Archivo Histórico y de Límites, y Archivo General de la Nación, los tres localizados en la ciudad de Lima— podrían ofrecer, con casi total seguridad, nuevos datos acerca de esta interesante figura impositiva.

²⁴ Citado en Robert Sidney Smith, *El índice del archivo...*, p. XLIV.

²⁵ Acerca de esta figura, véase Marta Milagros del Vas Mingo y Miguel Luque Talaván, *El laberinto...*, 2004.

²⁶ Citado en Robert Sidney Smith, *El índice del archivo...*, p. XLIV.

²⁷ *Ibid.*, p. XLV.

forzoso, pedido por la superioridad”. Su cobro fue iniciado también en 1818.²⁸

El cobro del derecho de corsarios lo realizaba la Real Aduana establecida en algunos de los puertos de la costa peruana y después remitido por ella al Real Tribunal limeño. Cada cargador en una nave debía satisfacer dicho derecho que para 1818 estaba fijado entre 1/4% y un 3/4% sobre el valor de lo que cada uno transportara,²⁹ tanto en el viaje de ida como en el de regreso.³⁰ Parece que el dinero recaudado de este modo era después repartido entre los integrantes del consulado, tal y como se desprende de una serie de recibos impresos conservados en el Archivo General de la Nación (Lima, Perú) y cuyo tenor es siempre el mismo:

Recibí del Real Tribunal del Consulado, por mano de su Tesorero Don Melchor de la Fuente la cantidad de ciento cinco pesos réditos de 1750 pesos que se me reconocen al 6 % sobre el ramo de Corsarios en virtud del villete de 27 de febrero de 1819 y cuyo pago corresponde á un año. Lima y agosto 9 de 1820. Tomóse razón José de Sologuren. Pedro de Larrañaga.³¹

Finalizamos este apartado mencionando la cuenta presentada en 1819 por el administrador de la Aduana del puerto de Payta, contador Juan González Tizón, al Real Tribunal limeño del 1/4% de armamento correspondiente al derecho de corsarios, cantidad grabada sobre los efectos que ingresaron y salieron por Payta desde el 1 de septiembre de 1818 hasta el 31 de octubre de 1819. Dicha medida había sido establecida por orden superior del virrey y acordada en acta de Junta Extraordinaria de Tribunales el 28 de julio de 1818.³²

²⁸ *Idem.*

²⁹ Archivo General de la Nación, Lima, Perú (en adelante, AGN, Lima, Perú), Real Tribunal del Consulado de Lima, legajo 67, “Cuenta del Derecho de Corsarios: Manuel de Azcue. 1818. Lima”, 2 f. Azcue era administrador de la Real Aduana de Trujillo. AGN, Lima, Perú, Real Tribunal del Consulado de Lima, legajo 67, “Cuenta del derecho de impuesto de oro y plata, y otro [derecho de corsarios]. 1810. Lima” —56 f. —, f. 10r.

³⁰ AGN, Lima, Perú, Real Tribunal del Consulado de Lima, legajo 67, “Cuenta del derecho de impuesto de oro y plata, y otro [derecho de corsarios]. 1810. Lima” —56 folios—, f. 10r. Se verifica entre esta documentación el cobro de este derecho a la fragata *Ramoncita* que iba a realizar el viaje hacia Manila.

³¹ *Ibid.*, “Cuenta al Derecho de Corsario: José de Sologuren. 1820. Lima”, 28 f.

³² *Ibid.* En esta misma sección del archivo existe un grupo documental específicamente referido al derecho de armamento del Real Tribunal del Consulado de Lima.

LOS AUTOS SEGUIDOS POR EL REAL TRIBUNAL DEL CONSULADO
DE LIMA ANTE EL SUPERIOR GOBIERNO SOBRE ARMAR
EN CORSO LA FRAGATA *NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ*
DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS (1805)

La documentación en la que a continuación nos centraremos se enmarca, en general, en plena época del comercio libre —establecido en 1778 y que afectó también de manera progresiva al tráfico marítimo-mercantil del Pacífico— y, en particular, dentro de los intentos de la Corona española por defender las costas peruanas del océano Pacífico en unas circunstancias de especial tensión con la Corona inglesa.³³ En ese momento, y ante la falta de efectivos y barcos, en varias ocasiones se hizo necesario incautar navíos mercantes de propiedad privada para armarlos en corso a costa de la Real Hacienda, para que hicieran las veces de guardacostas, ante las cada vez más frecuentes amenazas a la seguridad del virreinato y a las rutas marítimo-comerciales que, para aquel entonces, le unían con el virreinato de la Nueva España —tanto en su parte continental como en la insular de las lejanas islas Filipinas.

El recurso al corso por parte de la Corona para defender las costas indianas, se complementaba con su utilidad para hostigar el

³³ Véase el apartado 1. “La lucha con Inglaterra trajo como consecuencia el entorpecimiento del tráfico marítimo por la inseguridad de la navegación. Las naves británicas que merodeaban por estos mares y se dedicaban a la caza de ballenas no eran de alto porte ni poseían dotaciones numerosas, pero todas ellas estaban más o menos armadas, de modo que en cualquier instante podían convertirse de mercantes en barcos de guerra. Su número no era pequeño, pues O’Higgins, en una comunicación que el 23 de Julio de 1800 dirigía a Madrid, decía que tenía conocimiento de la existencia de unos 22 balleneros en el Pacífico. Para oponérseles, no se contaba por entonces, según se desprende de una carta del Regente de la Audiencia, D. Manuel Arredondo, a D. Pedro Ceballos, sino de una corbeta armada y un bergantín. Estas fuerzas se acrecentaron un tanto y en 1804, al renovarse las hostilidades con la nación británica, Avilés, contaba con la fragata Astrea, el bergantín Peruano y la corbeta Castor, más unas cinco lanchas cañoneras para la defensa del Callao”, Rubén Vargas Ugarte, *Historia general del Perú...*, t. V, p. 170. El mismo autor, entre las páginas 170-172, da noticia de varios asaltos corsarios a buques hispanos para los años de 1804 y 1805. Con anterioridad, en 1799, un documento nos proporciona interesantes datos acerca de las hostilidades de corsarios ingleses en las costas peruanas: concretamente en los puertos de Iquique y Paíta, en las islas Galápagos y en la isla de Othaheite. Dicho testimonio expone que era difícil desalojarlos por la falta de fuerzas navales (Archivo General de Simancas, Simancas, Valladolid, legajo 7246, 30, f. 291r-295r).

contrabando que practicaban en la zona otras naciones europeas,³⁴ tema este último de gran importancia en el que en no pocas ocasiones se hallaban implicados no sólo intereses extranjeros sino también locales, a través de los comerciantes de Lima.³⁵

En 1805, fecha en la que se sitúa nuestro objeto de estudio, con motivo de la declaración de guerra a Inglaterra el virrey del Perú dispuso, entre otras medidas, el desalojo de una pequeña comunidad inglesa asentada en la isla de Juan Fernández. Aquella misión se le encargó al teniente de navío José de Moraleda y Montero, marino español que practicaba el corso en aguas de la Mar del Sur desde finales del siglo XVIII.³⁶

En el marco de este ambiente internacional,³⁷ en octubre de 1805 se iniciaron los trámites para armar en corso la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas, para que así la nave pudiera actuar como guardacostas.³⁸ La medida se

³⁴ Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 246-258.

³⁵ Cristina Mazzeo, “El Consulado de Lima y la política comercial española frente a las coyunturas de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)”, en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid-Frankfurt am Main, Iberoamericana/Vervuert Verlag/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2003, p. 208-213. Acerca de este tema véanse también Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 100-200; Carlos D. Malamud, *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano, 1698-1725*, Jerez de la Frontera, Departamento Provincial de Cádiz, 1986, p. 195-198.

³⁶ Años después, en 1807, fue conocido su ataque al bergantín inglés *Antelope*, al que logró poner en fuga tras encontrarlo en el puerto del Papudo, cerca de Valparaíso, Francisco Mellén Blanco, “Noticias genealógicas del teniente de navío D. José de Moraleda y Montero”, *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima, n. 6, 1998, p. 153. María Encarnación Rodríguez Vicente ofrece noticias para el siglo XVII de la cooperación de los comerciantes limeños en la defensa del virreinato, en *El Tribunal del Consulado...*, p. 106-108.

³⁷ También y un año antes, en 1804, el navegante y comerciante estadounidense William Shaler realizaba un viaje entre la costa noroeste y China del que dejó un interesante diario (William Shaler, *Diario de un viaje entre China y la costa noroeste de América efectuado en 1804*, trad., ed. y notas de Guadalupe Jiménez Codinach, México, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 1990). Acerca de los intereses comerciales en Filipinas de otras naciones durante el siglo XIX, pueden consultarse: Benito J. Legarda Jr., *After the galleons. Foreign trade, Economic change and entrepreneurship in the nineteenth-century Philippines*, Manila, Ateneo de Manila University Press/University of Wisconsin-Madison, Center for Southeast Asian Studies, 2002; María Dolores Elizalde Pérez-Grueso, “Comercio, inversiones y estrategia. Los intereses internacionales en Filipinas”, en María Dolores Elizalde (ed.), *Las relaciones...*, p. 221-239.

³⁸ Acerca de los corsarios y su función como guardacostas, véase Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 252-258.

encaminaba a la defensa de “[...] estos mares”,³⁹ amenazados recientemente por los ataques de dos naves corsarias inglesas a dos fragatas españolas: la *Joaquina* y la *Astrea*.⁴⁰

El capitán de la fragata *Joaquina* —que venía de Montevideo— pudo repeler dicho ataque el 13 de octubre de 1805, tomando al abordaje el navío británico *Antílope* y ganando la presa. La victoria fue muy celebrada tanto en El Callao como en Lima.⁴¹

Apuntes en torno a las relaciones comerciales entre Perú y las Filipinas

Aun cuando las relaciones comerciales entre ambos territorios habían sido fluidas durante las últimas décadas del siglo XVI, la posterior prohibición —reiterada en sucesivas ocasiones— convirtió en ilícito cualquier tipo de intercambio —que sin embargo se continuó produciendo de manera esporádica hasta 1640.⁴²

Una de las vías por las cuáles los géneros filipinos podían llegar a los potenciales consumidores peruanos fue el comercio interregional

³⁹ AGN, Lima, Perú, Real Tribunal del Consulado de Lima. Resguardo del Comercio Marítimo. Navíos de Guerra, legajo 149 (1792-1820), “Navíos de guerra: Fragata Paz”. 1805/10/29. Callao, exp. 5, f. 1r-21r. Con idéntico contenido pudimos localizar otro expediente en la Biblioteca Nacional de Perú: “Expediente seguido por el Real Tribunal del Consulado, para armar en corso la fragata *Paz*, de la Real Compañía de Filipinas, para defensa de este comercio y costas. Lima, octubre, 22 de 1805”, signatura: D 10267 [sin foliar]. Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 246-258.

⁴⁰ AGN, Lima, Perú, Real Tribunal del Consulado de Lima. Resguardo del Comercio Marítimo. Navíos de Guerra, legajo 149 (1792-1820), “Navíos de guerra: Fragata Paz”. 1805/10/29. Callao, expediente 5, f. 6r.

⁴¹ Rubén Vargas Ugarte, *Historia general del Perú...*, t. V, p. 171-172. El capitán de la *Joaquina* era Domingo de Ugalde. Unos números de la *Minerva Peruana* (Lima) recogieron los detalles de estos combates: n. 2, 15 de marzo de 1805; n. 5, 2 de abril de 1805; n. 15, 8 de junio de 1805; n. 32, 16 de octubre de 1805; y el *Suplemento a la Minerva Peruana del miércoles 16 del corriente*, aparecido el martes 22 de octubre de 1805.

⁴² Carlos Martínez Shaw, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820). Discurso leído el día 11 de noviembre de 2007 en la recepción pública del Excmo. Sr. D. Carlos Martínez Shaw y contestación de la Excmo. Sra. Doña Carmen Iglesias*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007, p. 15-16; Fernando Iwasaki Cauti, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 21-54. Véase también: Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y el Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975; O.[skar] H. K. Spate, *El Lago español. El Pacífico desde Magallanes*, Manacor, Mallorca, Casa Asia/The Australian National University Press/Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales, 2006, v. I, p. 288-296.

entre los virreinos de la Nueva España y del Perú. Por señalar un ejemplo concreto, y para el arco cronológico que va de 1770 a 1776, hemos podido documentar el envío de algunos efectos asiáticos al puerto de El Callao remitidos por esta ruta, tales como tabaco filipino —en libros, en polvo o en forma de cigarros—, géneros de China y loza de la misma procedencia.⁴³

⁴³ Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM), Instituciones Coloniales, *Indiferente Virreinal*, caja 4005, expediente 002 —informe de la remisión de 40 000 libros de tabaco a Lima (1770)—; AGNM, Instituciones Coloniales, *Gobierno Virreinal*, Filipinas, v. 11, expediente 1, f. 1r-3r; —expediente sobre el embarco de diez cajones de tabaco en polvo para Lima (marzo de 1776)—; AGNM, Instituciones Coloniales, *Gobierno Virreinal*, Filipinas, v. 11, expediente 13, f. 317r-349r —documentación relativa al barco *Nuestra Señora del Rosario*, alias *La Perla Chilena*, que partiría del puerto de Acapulco rumbo a El Callao, llevando entre otros efectos, tabaco en polvo para Lima (abril de 1776)—. “Es de notar que por este tiempo la Real Compañía de Filipinas entabló un servicio regular de registros entre Manila y Cádiz, pasando por el Callao. [...] en las notas de la carga que conducían y publicaba la *Gaceta* o la *Minerva Peruana*, muchos de los efectos procedían del Celeste Imperio. Con la Nueva España y los puertos de Centro América continuó el intercambio [...] Los productos que podían importarse al Perú no eran muchos y se reducían al tabaco, la brea y el alquitrán, el añil y maderas o cacao. Más activo fue el comercio con Chile y los puertos intermedios [...]”: Rubén Vargas Ugarte, *Historia general del Perú...*, t. V, p. 164; Manuel Moreyra y Paz-Soldán proporciona una detallada estadística de mercaderías salidas por el puerto de El Callao durante los años de 1701, 1702, 1703 y 1704, con destino a varios puertos pacíficos costeros, situados al norte y al sur de El Callao: Manuel Moreyra y Paz-Soldán, “El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII”, en Manuel Moreyra y Paz-Soldán, *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, Librería e Imprenta Gil, 1944, p. 5-42 (véase en especial el apéndice entre las páginas 22-42). En relación con el tema del Consulado de Comerciantes de Lima y el comercio con la Nueva España, para el siglo XVII, puede consultarse: María Encarnación Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado...*, p. 235-252. Sobre el comercio peruano con Chile, Nueva Granada, Panamá o la Nueva España puede consultarse también: Pilar Pérez Cantó, *Lima en el siglo XVIII. Estudio socioeconómico*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid/Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1985, “Comercio intercolonial”, p. 170-180. También, Cristina Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial del Pacífico. Convergencia y divergencia entre dos ciudades portuarias: el Callao y Valparaíso entre la colonia y la república”, en Margarita Guerra Martinière, Cristina Mazzeo de Vivó y Denisse Rouillon Almeida (ed.), *Historias compartidas. Economía, sociedad y poder, siglos XVI-XX. Actas del Primer Encuentro de Historia Perú-Argentina*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto Riva-Agüero, 2007, p. 421-453. En fechas recientes se publicó una edición que incluye la reproducción facsimilar y la transcripción de *Idea succinta del comercio del Perú y medios de prosperarlo con una noticia general de sus producciones*, obra de José Ignacio de Lequanda (1748-1800) y que está repleta de valiosos datos para conocer este periodo, véase: Roxanne Cheesman, *El Perú de Lequanda. Economía y comercio a fines del siglo XVIII*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos/Fundación M. J. Bustamante de la Fuente, 2011.

Regresando a la relación comercial Manila-Lima, no fue hasta el siglo XVIII, con el decreto sobre la libertad del comercio, cuando ambos espacios indianos volvieron a estar conectados de una manera regular. Especialmente gracias a los navíos de la Real Compañía de Filipinas, que tuvo representación fija en Lima en la figura de un comisionado —ya que el puerto de El Callao se convirtió en escala casi obligada para los barcos que iban o venían desde Manila. Inclusive en 1806 se creó allí una factoría para realizar una mejor gestión de la ruta y cuya duración fue corta en el tiempo. Debido a los problemas económicos de la Compañía, la factoría fue suprimida en mayo de 1820, y se regresó al sistema de comisionados.⁴⁴

Durante varios años los barcos de la entidad fueron arribando a El Callao.⁴⁵ La primera embarcación en realizar el periplo fue la fragata *Placeres*, que llegaría para hacer escala en 1785. En los años sucesivos otras naves recalarían también en dicho puerto, con una frecuencia que varió a tenor de la situación internacional y de los problemas económicos de la propia Compañía.⁴⁶

En el clásico estudio de María Lourdes Díaz-Trechuelo y López-Spínola, *La Real Compañía de Filipinas*, la autora da cumplida noticia de los navíos de la Compañía caídos en manos de los británicos: 1800, 1804, 1807...⁴⁷ De igual forma, el libro de Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas a la República: El Consulado y el comer-*

⁴⁴ María de Lourdes Díaz-Trechuelo y López-Spínola (marquesa de Spínola), *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965, p. 179-180, 228-235.

⁴⁵ Sus bitácoras, algunas conservadas en el AGNM, son interesantísimos documentos llenos de datos útiles para numerosas investigaciones. Citamos, a modo de ejemplo, la bitácora del segundo viaje de Manila a Lima de la fragata *Filipina*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas, cuyo viaje se desarrolló de julio a diciembre de 1800. AGNM, Instituciones Coloniales, *Indiferente Virreinal*, caja 2037, expediente 001.

⁴⁶ María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía...*, p. 228-235. Acerca del volumen comercial del puerto de El Callao, véase: Cristina Ana Mazzeo de Vivó, "El comercio internacional en la crisis de la independencia de América. Lima-Cádiz 1783-1825", en Cristina Ana Mazzeo de Vivó (coord.), *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*, presentación de Eduardo Ismodes Cascón, pról. de Liliana Regalado de Hurtado, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Dirección Académica de Investigación, 2000, p. 1-14. Mazzeo de Vivó realiza una periodización en tres etapas de la relación comercial entre los puertos de Cádiz y El Callao. En concreto, y para el periodo comprendido entre 1796 y 1810, expone que hubo una caída de las exportaciones a causa de la guerra con Inglaterra. De igual forma se autorizó el comercio de barcos neutrales, lo que favoreció la entrada en la zona del comercio norteamericano.

⁴⁷ María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía...*, p. 230 y s.

cio marítimo de Lima, 1778-1821, proporciona numerosos datos acerca del comercio entre las Filipinas y el virreinato peruano.⁴⁸ A pesar de las pérdidas que estos ataques ocasionaban, lo cierto es que las cifras arrojan unos altos beneficios para la entidad en el tramo de la ruta que unía Manila con El Callao. Una ruta que finalizó en 1820 coincidiendo con la derogación de los privilegios de la empresa.⁴⁹

Bitácora de una fragata: la Nuestra Señora de la Paz

Cristina Ana Mazzeo de Vivó, en su estudio sobre el comerciante limeño José Antonio de Lavalle y Cortés, dedica un interesante apartado a la importancia del barco en las transacciones comerciales.⁵⁰ Señala cómo en el tráfico comercial ultramarino era importante contar con una embarcación en propiedad, lo que era el caso de la Real Compañía de Filipinas que poseía una buena flota. De su posesión se derivaba toda una suerte de ventajas que incluían la posibilidad de “[...] elegir los días de salida, economizar sobre el flete, llegar en el momento oportuno e, incluso, contar en la persona del capitán con un agente de confianza para realizar las transacciones”.⁵¹

Al iniciar esta investigación pocos eran los datos de los que disponíamos acerca de una nave que, armada en curso, era el motor principal de nuestro argumento. Poco a poco, gracias a la documentación de archivo y a la bibliografía especializada, hemos podido trazar parte de la bitácora de una fragata propiedad de la Real Compañía de Filipinas entre 1802 y 1805.⁵² El 10 de noviembre de 1802

⁴⁸ Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas...*, p. 196-198, 367-407.

⁴⁹ María de Lourdes Díaz-Frechuelo, *La Real Compañía...*, p. 235.

⁵⁰ Cristina Ana Mazzeo [de Vivó], *El comercio libre en el Perú. Las estrategias de un comerciante criollo: José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real (1777-1815)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 1994, p. 115-116.

⁵¹ *Ibid.*, p. 115. “La fragata fue la embarcación más utilizada durante el siglo XVIII y [...] su tonelaje variaba de 100 a 500 Tn. Era una de las embarcaciones de mayor capacidad.” (*Idem.*).

⁵² Antes de su aparición en la escena de los acontecimientos que aquí analizamos, son difusos los datos sobre la construcción de esta embarcación. La existencia de varios navíos —uno de ellos propiedad de la Real Armada— con el nombre de *Nuestra Señora de la Paz*, y aproximadamente para el mismo periodo, hacen difícil por el momento establecer con precisión la historia de esta fragata de la Real Compañía de Filipinas

la nave *Nuestra Señora de La Paz*, al mando del capitán José Ramón de Zavalla, partió de Cádiz rumbo al Perú y a Filipinas. Llegó a El Callao el 9 de marzo de 1803. A su carga inicial unió un nuevo embarque que condujo a Cavite a donde arribó el 13 de julio de 1803.⁵³ El costo de lo importado en esta singladura por la Real Compañía ascendía a 7 433 pesos —de 455 191 pesos que era el total de la carga del buque. Los valores de los efectos transportados fueron muy elevados.⁵⁴

En 1803 llegaron a Manila las noticias del inicio de la guerra franco-británica. Los factores de la Compañía temieron entonces que España acabase involucrada en la contienda, por lo que estimaron prudente no fletar la fragata *Nuestra Señora de la Paz*. La nave permaneció en Manila hasta el mes de agosto de 1804 en que se hizo a la mar. Llevaba por último destino la ciudad de Cádiz.⁵⁵ El valor de lo importado en este nuevo viaje por parte de la Real Compañía ascendía a 359 318.3 pesos —de 539 320.2 pesos que era el total de la carga del buque.⁵⁶ Siguiendo por la ruta del océano Pacífico, se vio obligada a recalar en San Blas⁵⁷ para hacer

desde el momento de su botadura. La investigación que estamos realizando en el Archivo General de Marina (Viso del Marqués, Ciudad Real), esperamos pueda aportar nuevos materiales que nos permitan continuar nuestro trabajo.

⁵³ Salida de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* —Madrid, 23 de septiembre de 1802— (AGI, *Estado*, 47, N. 37. Testimonio de auto de registro de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* —1804—; AGI, *Filipinas*, 962; María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía de Filipinas...*, p. 192-193, 232-233. Carmen Yuste López analiza la cuestión de la apertura de la vía de tráfico Cádiz-Manila: Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 360-364.

⁵⁴ Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas...*, p. 397.

⁵⁵ María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía de Filipinas...*, p. 192-193, 232-233.

⁵⁶ Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas...*, p. 397.

⁵⁷ Este tipo de escalas técnicas eran frecuentes, tal y como la que hubo de realizar en 1801-1804 la fragata *San Rafael alias La Palas*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas, en petición de auxilios para poder proseguir su viaje a El Callao. AGNM, Instituciones Coloniales, *Gobierno Virreinal*, Filipinas, v. 48, expediente 1, f. 1r-63v; Carlos Martínez Shaw da noticia también de la arribada forzosa en San Blas de la fragata de la Real Compañía *San Francisco Xavier alias El Filipino*, en junio de 1801, en su ruta hacia El Callao. Carlos Martínez Shaw, *El sistema...*, p. 39. Acerca del puerto de San Blas en los albores de la independencia, puede consultarse: Dení Trejo Barajas, "Implicaciones del comercio por el puerto de San Blas durante la guerra de independencia", *Revista de Indias*, v. LXVI, n. 238, 2006, p. 711-736; "El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste", en Juan José

aguada y acopio de víveres, tras lo cual continuó con la travesía hacia la península, haciendo también escala en El Callao a donde llegó el 26 de febrero de 1805. Sería su último viaje al servicio de la compañía.

Para entonces habían llegado a Lima noticias del apresamiento por parte de los ingleses de cuatro fragatas de guerra españolas frente al cabo de Santa María,⁵⁸ lo que había llevado a decretar el cierre de los puertos americanos por real orden de 8 de noviembre de 1804. Esto hizo que la fragata *Nuestra Señora de la Paz* quedara atracada por seguridad en El Callao, en espera de regresar a Filipinas. Junto a ella se había retenido también a otra nave de la compañía, la fragata *San Fernando* o *Príncipe de Asturias*, que finalmente fue autorizada a seguir rumbo a Manila el 1 de julio de 1805.⁵⁹ No tuvo ese destino la fragata que aquí estudiamos la cual, como ahora veremos, fue objeto de una negociación no exenta de tensión entre el representante en Lima de la Real Compañía y el Real Tribunal del Consulado de Lima. Todo se iba a desarrollar poco tiempo después de que la Compañía viese materializado su deseo de disponer de la autorización regia —mediante real cédula de 12 de julio de 1803— para prorrogar sus actividades hasta el 1 de julio de 1825.⁶⁰

Sánchez Baena y Lucía Provencio Garrigós (ed.), *El Mediterráneo y América. Actas. XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas (AEA)*. Murcia, 7 a 10 de septiembre de 2004, Murcia, Editora Regional de Murcia, 2006, v. I, p. 127-138.

⁵⁸ La conocida como batalla del cabo de Santa María fue un combate naval mantenido el 5 de octubre de 1804 frente a dicho cabo, situado en la costa portuguesa del Algarve. Como consecuencia de este suceso, España declaró la guerra a Gran Bretaña el 14 de diciembre de ese mismo año.

⁵⁹ María de Lourdes Díaz-Trechuelo y López-Spínola, *La Real Compañía...*, p. 192-193, 232-233. “En marzo de 1805, arribó al Callao el navío Fernando o Príncipe de Asturias, perteneciente a la Real Compañía de Filipinas, que había salido de Cádiz, devastado por una epidemia. En la navegación tuvo tres muertos, al parecer del contagio y Avilés dispuso que no fuese recibida la nave y nombró al alcalde del crimen, D. José Baquijano y Carrillo, para que velase por el cumplimiento de la orden y de la ventilación y fumigación de la carga y pasajeros, operación que se realizó en la isla de San Lorenzo”, Rubén Vargas Ugarte, *Historia general de Perú...*, p. 156. Testimonio de auto de registro del navío *San Fernando* alias *Magallanes* —1804—, AGI, *Filipinas*, 962.

⁶⁰ María de Lourdes Díaz-Trechuelo y López-Spínola (marquesa de Spínola), “Filipinas en el siglo XVIII. la Real Compañía de Filipinas y otras iniciativas de desarrollo”, en María Dolores Elizalde Pérez-Grueso (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas...*, p. 103. Carlos Martínez Shaw, *El sistema...*, p. 42, 71.

Los autos

El trámite que llevó a cabo el Consulado de Lima fue laborioso y requería, además de la cesión por parte de la Real Compañía, del refuerzo del armamento de la nave con cañones, obuses, balas, palanquetas, etcétera, que saldrían de los almacenes de artillería situados en el puerto limeño de El Callao.⁶¹ Y en caso de que no hubiese allí cañones disponibles se recurriría a los que hubiera en los almacenes del puerto de Guayaquil.⁶²

En el siguiente cuadro, y como testimonio de los gastos que podía suponer el armar en curso una nave particular, anotamos la dotación armamentística que se preveía necesitaría la fragata *Nuestra Señora de la Paz*. El armamento se sumaría al que ya tenía a bordo.

El apoderado de la Real Compañía en Lima, José González Gutiérrez, conde de Fuente González,⁶³ al inicio del procedimiento se

⁶¹ AGN, Lima, Perú, Real Tribunal del Consulado de Lima. Resguardo del Comercio Marítimo. Navíos de Guerra, legajo n. 149 (1792-1820), “Navíos de guerra: Fragata Paz”. 1805/10/29. Callao. expediente 5, f. 1r-1v, 8r-9r.

⁶² *Ibid.*, f. 21r.

⁶³ Acerca de este personaje puede verse: Joseph Dager Alva, “Noble y comerciante, José González Gutiérrez, conde de Fuente González”, en Cristina Ana Mazzeo de Vivó (coord.), *Los comerciantes limeños...*, p. 65-86. Cuenta Dager Alva cómo Fuente González, de origen riojano, desarrolló interesantísimas estrategias de ascenso social en la Lima del setecientos, estrategias que le llevaron a ocupar cargos de gran relieve y a acumular varios títulos y honores: caballero de la Orden Militar de Santiago (1766), mayordomo del Hospital de San Andrés de Lima (1772), alcalde de Lima (1782), prior del Tribunal del Consulado de Lima en varias ocasiones (como en 1773 y 1783), teniente-coronel de los Dragones Provinciales de Lima y coronel de los Reales Ejércitos (para 1773), conde de Fuente González (1785), etcétera. Para 1773 era ya uno de los comerciantes más importantes de la capital del virreinato peruano; además era accionista de la Real Compañía de Filipinas por un valor nominal de 100 000 pesos. Ocupó el cargo de factor o comisionado de la misma, pero en segundo lugar, ya que el primero era ocupado por el conde de San Isidro. Cuando falleció este último, en 1802, Fuente González quiso ocupar el primer puesto, para lo cual tuvo que competir con otros candidatos. Como dice Dager Alva: “[...] Ciertamente el ser accionista de la Compañía fue otra de las estrategias que utilizó el conde de Fuente González para obtener mayor prestigio, beneficiarse en sus propios negocios, y de esa forma, aumentar su fortuna personal.” Joseph Dager Alva, “Noble y comerciante...”, p. 70, nota 32. Consúltese también: Ramiro Flores, “El destino manifiesto de un mercader limeño a fines del siglo XVIII. De comerciante a consignatario. La vida y negocios de don Isidro Abarca, conde de San Isidro”, en Cristina Ana Mazzeo de Vivó (coord.), *Los comerciantes limeños...*, p. 89-129, en especial, y para el tema que nos ocupa, el apartado “De comerciante particular a representante de compañías extranjeras”, p. 116-120; y Pilar Latasa Vassallo, “Comerciantes, burócratas y aristócratas en la Lima borbónica. Revisión historiográfica”, en Pilar Latasa [Vas-

CUADRO 1
Armamento para la fragata *Nuestra Señora de la Paz*

<i>Armamento</i>	<i>Cantidad</i>
Cañones de 18 y 24 para minas*	2
Cañones de a 12	10
Cañones de a 8	10
Obuses del calibre de 24 a 36	6
Balas del calibre de las minas	100
Balas de 12	700
Balas de 8	400
Palanquetas de a 12	200
Paquetes de metralla de a 12	640
Paquetes de metralla de a 8	200
Quintales de metralla vuelta esférica	40
Granadas de mano	30
Esmeriles o trabucos cortos	12
Camisas embreadas	8
Fusiles con sus bayonetas	50
Pares de pistolas con gancho	50
Sables cortos con portasable	50
Quintales de pólvora de cañón	120
Quintales de pólvora de ceba	2
Cartuchos de fusil y pistola con su bala de a onza	10000

* Ocho, doce, dieciocho y veinticuatro marcan el calibre de los cañones referenciados.

Fuente: Elaboración propia sobre la documentación consultada: AGN (Lima, Perú), Real Tribunal del Consulado de Lima. Resguardo del Comercio Marítimo. Navíos de Guerra. Legajo n° 149 (1792-1820), "Navíos de guerra: Fragata Paz". 1805/10/29. Callao. Expediente 5, folios 1 recto — 1 vuelto, y 8 recto — 9 recto. En relación al armamento de las naves, puede consultarse: Juan Torrejón Chaves, "La Artillería en la Marina española del siglo XVIII", en *Militaria. Revista de cultura militar*, Madrid, 10, 1997, pp. 291-324.

dirigió el 25 de octubre de 1805 al virrey del Perú, Gabriel de Avilés y del Fierro, marqués de Avilés, exponiéndole que si bien se hacía cargo de la situación la cesión perjudicaba los intereses de sus representados. Puesto que la nave era la encargada de llevar los caudales a Manila, si se le privaba de la misma no disponía de otra que pudiera llevar a cabo tan destacado encargo con idénticas condiciones de seguridad.⁶⁴ También recordó al virrey que la Real Compañía tenía un privilegio para poder hacer su comercio aun en tiempo de guerra.⁶⁵ Refería, además, las recientes pérdidas por presa de dos naves de la compañía: la *Gertrudis*, donde perdió 800 000 pesos, y la *Efígenia*, con un daño que calculaba similar al anterior.⁶⁶ Concluía diciendo que en “[...] un conjunto de circunstancias tan críticas y graves debo aguardar que la Compañía lleve muy a mal el allanamiento de su embarcación”.⁶⁷

A pesar de las observaciones iniciales del conde de Fuente González, las autoridades consulares insistían en que esta fragata era la mejor embarcación disponible para ser armada en corso. Y decidían que, una vez armada, haría sus funciones de vigilancia y defensa costera en compañía del bergantín *Antelope*.⁶⁸

El virrey, por su parte, solicitaba al conde de Fuente González que allanara su entrega,⁶⁹ cosa que finalmente hizo mediante escrito signado en Lima el 27 de octubre de 1805.⁷⁰ En las cartas cruzadas entre ambos se puede observar un delicado tira y afloja entre el apoderado —quien trataba de resguardar los intereses de sus repre-

sallo] (coord.), *Reformismo y sociedad en la América borbónica*. In memoriam Ronald Escobedo, presentación de Agustín González Enciso, Pamplona, EUNSA-Ediciones Universidad de Navarra, 2003, p. 237-239. Un artículo de María Dolores Herrero Gil proporciona valiosas noticias acerca de la relación entre el conde de Fuente González y la Compañía Ustáriz y San Ginés, desaparecida poco antes de la creación de la Real Compañía de Filipinas: “El ‘Punto de Vista’ o la revisión de dos viajes a Extremo Oriente: *El Hércules*, de la compañía gaditana ‘Ustáriz y San Ginés’”, *Revista Española del Pacífico*, Madrid, n. 21-22, 2008-2009, p. 89-132.

⁶⁴ AGN, Lima, Perú, Real Tribunal del Consulado de Lima. Resguardo del Comercio Marítimo. Navíos de Guerra, legajo 149 (1792-1820), “Navíos de guerra: Fragata Paz”. 1805/10/29. Callao, exp. 5, f. 9r-11r.

⁶⁵ *Ibid.*, f. 10r.

⁶⁶ *Ibid.*, f. 10r-10v.

⁶⁷ *Ibid.*, f. 10v-11r.

⁶⁸ *Ibid.*, f. 13r.

⁶⁹ *Ibid.*, f. 13v.

⁷⁰ *Ibid.*, f. 18r-19v.

sentados, pero sin desear parecer insensible a la difícil situación por la que atravesaba la defensa del virreinato—, y el virrey. Sin duda es un buen ejemplo de las relaciones de poder y sumisión establecidas entre el virrey, el Consulado y la Real Compañía. En dichas relaciones el Consulado, creemos, partía con ventaja a la hora de imponer su criterio ante el virrey, ya que la institución mercantil limeña había contribuido en no pocas ocasiones con importantes aportaciones, y en momentos delicados, derivados de guerras o periodos de penuria económica, con los gastos generales de la monarquía. Como ha señalado Jesús Turiso Sebastián, los “[...] comerciantes peruanos, como grupo social más adinerado del virreinato, fueron a lo largo de los siglos XVII y XVIII los que más contribuyeron a sufragar estos gastos especiales a través de donaciones, de empréstitos o armamento de flota y ejército. [...] Desde 1670 los comerciantes peruanos a través del Consulado entregaron a las arcas reales más de seis millones de pesos”.⁷¹ Dichas derramas, que continuaron hasta el momento mismo de la independencia, permitieron que los comerciantes limeños —en algunas ocasiones— realizaran peticiones a la Corona a la hora de enviar sus aportaciones. Si éstas eran generosas, les solían garantizar una buena posición a la hora de alcanzar sus objetivos,⁷² estableciéndose de este modo una interesante relación,

⁷¹ Jesús Turiso Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una élite de poder (1701-1761)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial/Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero, 2002, p. 117. Véanse también las páginas 116-119. Asimismo, estas aportaciones se hicieron en el Consulado de México, tal y como han estudiado: Guillermina del Valle Pavón, “El apoyo financiero del Consulado de Comerciantes a las guerras españolas del siglo XVIII”, en María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón (coord.), *El crédito en Nueva España*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p. 131-150; Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México/Fideicomiso de Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica, 1999.

⁷² “Los subsidios del comercio limeño al Estado continuaron durante el siglo XIX hasta las guerras de la Independencia. Así, por ejemplo, una Real Cédula fechada el 30 de julio de 1805 ordenaba al Tribunal la recaudación del 1.5 por ciento del valor de todos los géneros para cubrir los gastos que ocasionaba la guerra que mantenía la alianza franco-española contra Inglaterra. Esta disposición de cooperación del limeño con los intereses realistas se mantuvo hasta los últimos momentos de la presencia española. Tanto es así que, cuando en 1820 el proceso emancipador estaba avanzado en prácticamente toda la América hispana y el Perú se veía amenazado por la imposición exterior

en donde la reciprocidad “[...] era el elemento clave que vinculaba los intereses y beneficios de ambas partes [...]”.⁷³

Al tercer personaje en escena, el conde de Fuente González, no le debieron de resultar sencillas las negociaciones ya que, a pesar de su cargo en la Real Compañía, estaba también muy vinculado al consulado limeño, del que había sido prior en varias ocasiones.⁷⁴

Fue finalmente el propio conde de Fuente González quien decidió vender el barco al Real Consulado, pensando que tras sus actuaciones como embarcación corsaria quedaría en mal estado. Por este buque la compañía recibió la cantidad de 95 385 pesos fuertes, tres reales y doce granos según la tasación que se hizo por parte de la Marina Real, armándose de forma inmediata.⁷⁵ De la trayectoria como nave corsaria de *Nuestra Señora de la Paz* nada más hemos podido averiguar hasta el momento.⁷⁶

El inicio de los movimientos emancipadores en el virreinato de la Nueva España hizo que el comercio del Galeón de Manila se viera afectado. La interrupción de esta ruta perjudicó especialmente a la posesión española de las islas Marianas, cuyas autoridades debieron de recurrir, entonces, a los botes existentes en la gobernación y al alquiler de navíos de particulares con el fin de seguir conectados con el resto del imperio. Entre las naves que transitaban por aquellas aguas se encontraba la fragata *Santiago*, alias *El Infante Don Carlos*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas, la que arribó al puerto de Apra procedente de El Callao en febrero de 1814.⁷⁷

Con la independencia de los territorios continentales indios, y por este motivo, muchas de las rutas comerciales abiertas por la

de la independencia, el Consulado tendrá una actitud decididamente favorable con la causa realista.” Jesús Turiso Sebastián, *Comerciantes españoles...*, p. 118.

⁷³ Cristina Mazzeo, “El Consulado de Lima...”, p. 199; Bernd Hausberger, Antonio Ibarra (ed.), *Comercio y poder en América...*, p. 10.

⁷⁴ Joseph Dager Alva, “Noble y comerciante...”, p. 65-86; Cristina Mazzeo, “El Consulado de Lima...”, p. 208.

⁷⁵ María de Lourdes Díaz-Trechuelo y López-Spínola, *La Real Compañía...*, p. 233; Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas...*, p. 74.

⁷⁶ Véase nota número 52.

⁷⁷ Marjorie G. Driver, “La evolución de las actividades marítimas en las Islas Marianas de 1521 a 1821”, en Florentino Rodao García (coord.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, pról. de Manuel Alvar, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 89. En 1825 la fragata anglonorteamericana *Carolina* partió para Manila: Cristina Ana Mazzeo de Vivó, “El comercio internacional...”, p. 6).

Real Compañía fueron clausuradas. Algunas, como la del establecimiento chino de Cantón a El Callao, antes incluso de ser puestas en funcionamiento. Éstos y otros factores —derivados de la agitada situación política peninsular— hicieron que la Compañía fuese suprimida por decreto de 6 de septiembre de 1834.⁷⁸

REFLEXIONES FINALES

En el presente trabajo hemos pretendido revisar un aspecto de la política naval defensiva de la Corona española mantenida en las costas del Pacífico peruano durante los primeros años del siglo XIX. Como sucede en muchos otros casos los efectos de la política imperial se ven reflejados en numerosos acontecimientos, por pequeños y anecdóticos que *a priori* pudieran parecer. Y de su análisis pueden desprenderse, en no pocas ocasiones, perspectivas complementarias de las ya existentes.

Este trabajo es respuesta a la naturaleza de los testimonios documentales conservados y a las cuestiones a resolver.⁷⁹ Por ello hemos centrado nuestra atención, fundamentalmente, en algunos asuntos concretos, adoptando una perspectiva regional, como sucede con el derecho de corsarios y con el proceso por el cual la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, propiedad de la Real Compañía de Filipinas, fue armada en corso por el Consulado de Lima. Todo ello en el contexto de un nuevo sistema comercial y de tránsito de naves en el océano Pacífico, marcado en el siglo XVIII por la cada vez mayor presencia de embarcaciones inglesas, francesas, holandesas y de otras nacionalidades en lo que hasta ese momento había sido siempre considerado como un *mare clausum*, al menos *de iure*. Las reglas del juego habían cambiado y el nuevo panorama se presentaba mucho más convulso que antaño.

Partiendo de este hecho creemos poder aportar nuevos datos para ampliar la comprensión de los mecanismos empleados por las autoridades hispanas para combatir la presencia extranjera en aguas

⁷⁸ María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía...*, p.103. Carlos Martínez Shaw, *El sistema...*, p. 42, 71.

⁷⁹ En relación a esta metodología, véase John H. Elliott, “La visión de conjunto”, en *Haciendo historia*, Madrid, Taurus/Santillana, 2012, p. 219-241.

consideradas tradicionalmente propias, y al mismo tiempo protegerse de ella. Todo ello en el marco general del deseo de la Corona por reforzar su presencia y control en todas las rutas comerciales del imperio, pero también en el contexto del expansionismo comercial británico en aguas del océano Pacífico.

De igual forma, y dentro del marco del suceso aquí estudiado, se pueden vislumbrar las relaciones de poder y sumisión, según los casos, entre el virrey, el Consulado de Lima y la Real Compañía de Filipinas. Es un engranaje en el que la negociación —tan presente siempre en las relaciones entre la Corona y los intereses particulares durante el Antiguo Régimen— se manifestó desde el primer momento, en el que podemos apreciar la frecuente tensión entre las corporaciones y las políticas imperiales en territorios donde confluyeron los intereses particulares frente a los intereses estatales.

El caso que aquí hemos estudiado en relación con la fragata *Nuestra Señora de la Paz* se sitúa dentro del periodo 1797-1808, marcado por el nuevo enfrentamiento entre España e Inglaterra. Esa pugna afectó al tráfico marítimo ultramarino e hizo necesaria la utilización de barcos neutrales para el mantenimiento del comercio,⁸⁰ un momento para el que la práctica del curso marítimo por parte del Consulado de Lima ya era una realidad desde los últimos años del siglo XVIII.

En esta negociación de poder, los deseos de la Corona y del Consulado limeño —armonizados en su común empeño de mantener seguras las aguas peruanas—, terminaron por imponerse a los de la Real Compañía de Filipinas. La defensa de las costas primaba así sobre cualquier otro interés particular de esta última.

⁸⁰ Cristina Ana Mazzeo de Vivó, “El comercio internacional...”, p. 244.