

Jorge Ortiz Sotelo

*La Real Armada en el Pacífico Sur.*

*El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*

México

Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas Editores

2015

568 p.

Gráficas

ISBN 978-607-8348-61-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 23 de junio de 2016

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/real/armada.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. Ciudad de México

## CAPÍTULO 6

# Guerra con Gran Bretaña (1796-1802)

En octubre de 1796, poco después de que España y Francia suscribieran una alianza defensiva, el gobierno español declaró la guerra a Gran Bretaña. En el marco de este conflicto, que se prolongó cinco años y medio hasta la firma de la Paz de Amiens, en marzo de 1802, el Apostadero Naval del Callao vivió una etapa de gran actividad, empleando tanto a sus escasas naves como a las que se armaron en corso para detener a los balleneros británicos que estaban actuando en el Pacífico Sur y para conjurar el peligro que representaron los corsarios de ese país.

Para enfrentar de una mejor manera esta situación el gobierno español decidió establecer un mando naval permanente en el Callao, designando al efecto al brigadier Tomás de Ugarte y Liaño. En sus esfuerzos por hacer cumplir las ordenanzas de marina, Ugarte tuvo problemas con la autoridad virreinal y con los navieros del Callao, pues mientras que el primero se resistía a reconocer su autonomía, los segundos no deseaban verse sometidos al control que como autoridad marítima debía ejercer. En ese beligerante contexto, y con el apoyo de un limitado número de oficiales, Ugarte debió también atender los aspectos administrativos de su comandancia, que implicaban su manejo económico, el mantenimiento de las naves y el funcionamiento de las instalaciones que tenía en el Callao, Bellavista y Lima.

### La guerra

La alianza hispano-francesa era tan sólo el preludeo de un nuevo conflicto bélico con Gran Bretaña, el que finalmente fue declarado por Carlos IV el 7 de octubre de 1796. Fueron varios los argumentos esgrimidos por el rey

español, entre ellos la represa del *Santiago* o *Aquiles*, a la que ya nos hemos referido, y el creciente número de “fingidas arribadas de buques ingleses a las costas de Perú y Chile para hacer el contrabando, y reconocer aquellos reinos bajo la apariencia de la pesca de la ballena, cuyo privilegio alegaban por el Convenio de Nootka [sic]”.<sup>89</sup> Vinculado a este conflicto tuvo lugar la llamada Guerra de las Naranjas, entre España y Portugal, que si bien fue proclamada en Lima en noviembre de 1801 no tuvo impacto en el Pacífico.<sup>90</sup>

En julio de 1796, aún antes de la alianza hispano-francesa, las autoridades españolas en América fueron prevenidas de la posibilidad de una guerra con Gran Bretaña. La noticia de la declaración de la misma llegó a Lima en enero siguiente y fue publicada por bando del virrey O’Higgins el día 20 de ese mes.<sup>91</sup> En ese momento sólo había dos buques de guerra en aguas del virreinato, los bergantines *Limeño* y *Peruano*, el primero en Valparaíso al mando del teniente de navío Felipe Martínez y el segundo en el Callao con el teniente de navío José Pascual de Vivero como comandante, ejerciendo este último el mando de ambas naves. Por otro lado, varias naves británicas estaban cazando ballenas o lobos en la zona, habiendo llegado a ella a través de la larga ruta del cabo de Buena Esperanza. Si bien algunos de los capitanes británicos habían sido alertados por sus armadores de un posible conflicto con España, mientras no tuviesen noticia cierta del mismo debían continuar con su labor, y ello implicaba una necesaria recalada en puertos sudamericanos para refrescar víveres.

Fue en ese contexto que en febrero de 1797 se produjo la captura de las tres primeras naves británicas, las balleneras *Lydia*, *Betsy* y *Levant*. La primera había estado cazando en la zona de Galápagos y a fines de 1796 se dirigió al río Tumbes para aprovisionarse de agua. Tras permanecer en ese río un par de semanas, el 17 de enero arribó a Paita para adquirir víveres frescos, junto con un bergantín proveniente del Callao que traía la noticia de la declaración de la guerra. Enterado de esta situación, el día 21 el gobernador de Paita invitó al capitán británico para que bajara a tierra con parte de su dotación para agasajarlos con un almuerzo, capturándolos en esas circunstancias, mientras que un bote del bergantín y otro del puerto lograron reducir a los cinco hom-

<sup>89</sup> Declaración de guerra contra Inglaterra, 7/10/1796.

<sup>90</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero n° 194, Callao 3/11/1801.

<sup>91</sup> AGI, Secretaría de Guerra, legajo 7108.

bres que habían quedado a bordo y capturar la nave.<sup>1</sup> Remitida al Callao, fue condenada y pasó a denominarse *Candelaria*, o *Marquesa de Osorno*.<sup>2</sup>

La *Betsy* fue avistada el 6 de febrero cerca al Callao y abordada primero por el fálucho y luego por la falúa del Resguardo.<sup>3</sup> Poco después, el 23 de ese mismo mes, la *Levant* ingresó a Paita en busca de víveres, siendo aprendida por el comandante militar de Piura Gabino Gaínza, quien accidentalmente se encontraba en dicho puerto. Poco después fue despachada al Callao junto con la *Lydia*.<sup>4</sup>

Por su parte, el *Peruano* había salido del Callao el 26 de enero de 1797 con tropa de refuerzo para Juan Fernández. Cumplida esa misión, inició su retorno tocando en Coquimbo, Huasco, Arica, Ilo y Pisco, tanto en busca de naves enemigas como avisando a las autoridades locales del estado de guerra con Gran Bretaña. El 7 de abril reconoció al paquebote *Concepción*, y al mediodía siguiente, al salir de la bahía de Paracas, avistó una fragata por el norte de la isla San Gallán. Sin poder acercarse a ella por los vientos contrarios, y asumiendo que se dirigía a Pisco, donde se encontraban el *Concepción* y el paquebote guanero *San Antonio*, alias *Gran Señor*, Vivero despachó su lancha con 16 hombres al mando de los alféreces de navío Pedro Cortázar y Antonio Quartará, para reconocer esa nave y tratar de capturarla si era enemiga. A eso de las 10 de la noche el *Peruano* finalmente pudo acercarse al fondeadero y despachó un bote con siete hombres de refuerzo al mando del alférez de fragata Luis Munarini, fondeando finalmente una hora más tarde, cuando ya la fragata había sido capturada sin efusión de sangre. Se trataba de la ballenera londinense *Triumph* que, al mando del alférez de fragata Munarini, zarpó en conserva del *Peruano* en la noche del 10, arribando al Callao tres días después.<sup>5</sup>

En la segunda mitad de ese mismo mes el *Commerce* fue capturado en Pisco, tomándose en las semanas siguientes otros buques en Talcahuano,

<sup>1</sup> James Choyce, *The Log of a Jack Tar*, pp.12-17.

<sup>2</sup> AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, carpeta 3.

<sup>3</sup> AGMAB, Corso y Presas 5212, Carrete a Varela, Callao 8/2/1797.

<sup>4</sup> Ídem, 5212, O'Higgins a Varela, n° 11, Lima 23/3/1797.

<sup>5</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 22, 23/12/1797, Vivero a Varela, *Peruano*, Callao 14/4/1797; legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800. BNP, ms. C.398, f. 38v. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 6.

Coquimbo y Valparaíso.<sup>6</sup> De ese modo, para el 23 de mayo de 1797, a las cinco naves mencionadas se sumaban la *Castor*, *Charmilly*, *Beaver*, *Alderney*, *Jupiter* y *Atlantic*, que habían sido capturadas en otras partes del virreinato.<sup>7</sup>

Todas fueron condenadas como buenas presas, y tanto la *Betsy*, como la *Castor* y la *Jupiter* fueron comisionadas para el servicio de la Real Armada. La primera fue rebautizada *Marquesa de Osorno*, puesta al mando del capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas, y armada con seis cañones, zarpando en febrero de 1797 para cruzar en torno a Galápagos y las costas centroamericanas.<sup>8</sup> Renombrada *Nueva Marquesa de Osorno*, la *Castor* fue puesta a órdenes del primer piloto alférez de fragata José de Moraleda y salió en septiembre de ese mismo año a cruzar en aguas del sur.<sup>9</sup> Por la misma época se armó a la *Jupiter* con seis piezas de artillería, dándosele el mando al segundo piloto Pedro Hurtado.<sup>10</sup>

La escasez de artillería en el Callao llevó a O'Higgins a no armar más naves, pese a que una carta encontrada entre los papeles de la *Levant*, fechada en Londres en julio de 1796, y las noticias que en los meses siguientes le fueron pasando desde varios puntos del imperio español, abrían la posibilidad de que una división naval enemiga se presentara en el Pacífico.<sup>11</sup> Ante la eventualidad de un ataque al Callao, O'Higgins completó el Regimiento Fijo de Lima, incrementó el Cuerpo de Artillería y la guarnición del puerto con 500 hombres, formó dos escuadrones de dragones y ejercitó a la milicia.<sup>12</sup> También se establecieron puestos de vigía a lo largo de la costa, dotados

<sup>6</sup> AGI, Estado 73, n° 105, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 7/5/1797.

<sup>7</sup> AGI, Lima, 716, n° 96, O'Higgins a Lángara, Lima 23/5/1797. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 149, Lima 4/6/1801. ANCh, Capitanía General, vol. 362, doc. 36; y vol. 370, doc. 1, ambos sobre la captura de la *Atlantic* en Coquimbo; vol. 370, doc. 3, sobre captura de la *Charmilly*.

<sup>8</sup> AGI, Estado 73, n° 105, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 7/5/1797. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 2, legajos 1-3. Ortiz Sotelo, "Agustín Mendoza y Arguedas...".

<sup>9</sup> BNP, ms. C.398, ff. 37v, 41v y 72v. AGMAB, Listas de Cádiz, 2235, *Castor*.

<sup>10</sup> BNP, ms. C.398, ff. 40 y 41v. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 156, Lima 1/7/1801. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 10.

<sup>11</sup> AGMAB, Corso y Presas 5212, O'Higgins a Varela, n° 11, Lima 23/3/1797. AGI, Estado 73, n° 79, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 8/10/1797.

<sup>12</sup> AGI, Estado 73, n° 79, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 8/10/1797.

esencialmente por pescadores indígenas, siendo los más cercanos al Callao los de la isla San Lorenzo y del Morro Solar; y se construyeron dos lanchas cañoneras. Al mando del teniente de navío José Ignacio Colmenares, las lanchas tenían aparejo de balandra y cada una estaba provista de una pieza de 24 libras proveniente del castillo Real Felipe.<sup>13</sup> La presa *Levant* fue usada como depósito de pertrechos y municiones, pudiendo ser habilitada en guerra ante una eventual emergencia;<sup>14</sup> y en septiembre de 1798 se construyeron tres balsas para defender el puerto, colocándole a cada una dos cañones de 24 libras.<sup>15</sup>

De las presas restantes, la *Triumph* fue comprada en 39000 pesos por Matías Larreta, y pasó a denominarse *Triunfo*;<sup>16</sup> la *Alderney* fue adquirida por Juan Dávila y pasó a llamarse *Nuestra Señora de la O*, siendo puesta al mando del capitán y piloto Diego José de la Torre, dotada con 74 tripulantes y artillada con 18 piezas;<sup>17</sup> la *Charmilly* fue adquirida por Juan Miguel de Castañeda, quien le mantuvo su nombre francés y la dotó con 36 cañones para dedicarla al comercio y al corso; mientras que la *Atlantic* pasó a ser propiedad de Domingo de Orué y Mirones, siendo desde entonces conocida como *Atlante* u *Orué*, contando con diez piezas de artillería.<sup>18</sup>

Al conocerse en Londres la declaración de guerra muchos navieros armaron sus naves en corso, tanto para proteger sus labores de caza de ballenas y lobos, como para poder capturar naves españolas, comenzando a operar en el Pacífico Sur a mediados de 1797. Su primera acción se produjo en la mañana del 9 de agosto de ese año, cuando una goleta británica armada con diez cañones y con una dotación de 30 tripulantes capturó a la fragata *África*. Al mando de su propietario, Domingo de Orué y Mirones, la *África* se

<sup>13</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 117, Bellavista 21/1/1801. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 4. HCA 49/41, papeles del *Li-meño*, dimensiones de las cañoneras, s/f.

<sup>14</sup> BNP, ms. c. 398, f. 54. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 5.

<sup>15</sup> AGN, Comisaría de Guerra y Marina, navíos 17, cuaderno 3. HCA 49/44, Marqués de Tabalosos a Martínez, Callao 28/9/1798 y Lima 8/11/1798.

<sup>16</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo decreto de O'Higgins, Lima 10/5/1797.

<sup>17</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 257, Bellavista 5/7/1801. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 9.

<sup>18</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta asuntos varios 3.

dirigía de Pacocha a Pisco, luego de haber realizado varias transacciones en Puertos Intermedios. Tras despojarle de unos 20000 pesos en dinero y carga, Orué logró rescatar su nave prometiendo el pago de 10000 pesos al cónsul británico en Cádiz una vez concluida la guerra. Luego de 37 horas, la nave fue liberada, pudiendo dirigirse a Pisco desde donde Orué informó al virrey O'Higgins de lo sucedido, indicando además que había tomado conocimiento de que cuatro fragatas británicas se encontraban operando en la zona, dos en el norte y dos en el sur, y que la goleta apresadora había tocado previamente en un punto cercano a Concepción. También supo Orué que el buque británico se había puesto al habla con dos fragatas norteamericanas que habían estado en el Callao, que le informaron que no había buques de guerra en el puerto, y que su capitán intentaba capturar a la *Teresa*, que se encontraba en Ilo.<sup>19</sup>

El 29 de agosto de 1797 se produjo otro enfrentamiento, esta vez entre un corsario y el navío *Milagro*, alias *Hércules*. Los hechos tuvieron lugar en la costa norte, a la altura del cabo de la Aguja.<sup>20</sup> Tres meses más tarde, el 23 de noviembre, las balleneras corsarias *Cornwall* y *Kingston* capturaron frente a punta Mero a la fragata *Nuestra Señora de Belén*, de Domingo Vásquez, que se dirigía de Panamá a Guayaquil. Con dotación de presa de la *Cornwall*, la nave fue enviada a Port Jackson (hoy Sidney) y vendida a mediados de 1799, junto con su carga de grano, pasando a denominarse *Hunter*.<sup>21</sup> La *Kingston* también arribó a Paita y capturó al mercante *Señor de la Humildad*, que fue rescatado por su capitán Antonio Muñoz con promesa de pago al final de la guerra. Muñoz volvería a ser capturado el 18 de agosto de 1799 por los corsarios *Prader* y *Cornwall*, a unas diez leguas de la boca del río Esmeraldas, pero como su nave ya estaba “comprometida” con sus captores iniciales, se limitaron a despojarla de su carga y víveres, valorizados en 14000 pesos. De acuerdo a lo reportado por Muñoz, estas fragatas habían salido de “las Californias” y tomado un paquebote en

<sup>19</sup> AGI, Estado, 52, n° 61, Mendinueta al Príncipe de la Paz, Santa Fe 19/10/1797; Estado, 74, n° 31, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 23/8/1797.

<sup>20</sup> Ídem.

<sup>21</sup> <http://www.whales.org.au/published/whalemen/chapter2.html>. AGMAB, Corso y Presas 5218, Ugarte a Lángara, n° 26, Lima 23/10/1799.

las costas de Guatemala, siendo avistadas pocos días después sobre punta Santa Elena.<sup>22</sup>

Como ya se señalara, en marzo de 1797 la *Betsy* había zarpado del Callao para cruzar en la zona de Galápagos. Asimismo, el *Peruano* volvió a salir a la mar a mediados de mayo para cruzar frente a Pisco durante casi un mes, y a fines de agosto, al conocerse la detención de la *África*, fue enviado a Ilo en una infructuosa búsqueda de la nave enemiga que se extendió durante todo el mes.<sup>23</sup>

Por su parte, el *Limeño* retornó de Chile a principios de julio, y luego de realizar algunas reparaciones urgentes zarpó el 4 de octubre de 1797 con la *Castor* y la *Júpiter*, llevando pertrechos, dinero y tropa para los presidios del Sur. Siempre al mando de Martínez, procedió a Valparaíso donde embarcó 500 hombres que debían reforzar Valdivia, así como víveres para que esa guarnición pudiera subsistir por un año. Tras cumplir esa comisión, el *Limeño* pasó nuevamente a Valparaíso y retornó al Callao en marzo de 1798.<sup>24</sup> La *Castor*, al mando del piloto Moraleda, procedió directamente a Chiloé, pasando luego a Valdivia y Valparaíso, donde quedó a órdenes del presidente de la audiencia chilena hasta febrero de 1799. En esos meses llevó a cabo varias comisiones a los puertos mencionados y a la zona costera de Copiapó, antes de retornar al Callao.<sup>25</sup> La tercera nave, la *Júpiter*, al mando del piloto Hurtado, habría de permanecer a órdenes del presidente de la audiencia chilena hasta mediados de 1801, realizando varios viajes a Chiloé, Valdivia y Juan Fernández.

A principios de mayo de 1798 el *Peruano* salió del Callao con 130000 pesos del situado de Panamá, zarpando de regreso a fines de junio. Cerca ya al Callao, la nave de Vivero encontró al *Limeño* y a las dos lanchas cañoneras que en agosto habían salido de ese puerto en busca de las naves enemigas que

<sup>22</sup> AGMAB, Corso y Presas 5218, Vivero a Lángara, n° 26, Lima 23/10/1799; Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta 1799, Ugarte a Lángara, n° 22, Lima 7/10/1799, y n° 26, Lima 23/10/1799.

<sup>23</sup> AGMAB, Listas de Cádiz, 2235/238, bergantín *Peruano*. HCA 49/44 (2), estado de fuerza del *Peruano*, 23/8/1797.

<sup>24</sup> AGI, Estado 73, n° 79, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 8/10/1797. HCA 49/43 (1), papeles del *Limeño*, correspondencia con el Presidente de Chile, noviembre 1797 a febrero 1798.

<sup>25</sup> AGMAB, Listas de Cádiz, 2235/52, corbeta *Castor*.

el comandante militar de Trujillo informaba se encontraban en una ensenada cerca a Tumbes. Al parecer se trataba de una sola nave que poco antes había capturado al bergantín *San Ildefonso*, a la chata *San José y Ánimas*, y a una balsa sechurana, batiéndose además con la fragata *Bárbara*, armada en corso y con mercancías, en la boca del río Guayas.<sup>26</sup>

El *Limeño* se unió al convoy y este pasó a Paita, desde donde despachó las cañoneras a Guayaquil al mando del teniente de fragata Miguel de Iriarte, con órdenes de dejarlas en ese puerto y dirigirse luego a Tumbes con dos prácticos de la ría guayaquileña.<sup>27</sup> Efectuada dicha reunión en la segunda semana de septiembre, los bergantines iniciaron su recorrido de la ría sin encontrar ninguna nave británica, entrando a Guayaquil a finales de octubre. Desde ese puerto habrían de zarpar un mes más tarde con las cañoneras, dando escolta a siete naves mercantes. Luego de recalar en Paita, ambos buques y su convoy, compuesto ahora por cuatro fragatas, cuatro paquebotes, un bergantín y una goleta mercantes, además de las cañoneras, arribaron al Callao a fines de marzo de 1799.<sup>28</sup>

El corsario británico que originó este desplazamiento habría sido el mismo que incursionó el 9 de junio de 1798 en el puerto de Huasco y trató de capturar a la fragata *Atlante*, de Domingo de Orué. Este último se encontraba en tierra al momento de iniciarse el ataque, por lo que la defensa de su nave estuvo a cargo del piloto Francisco Ruiz Parga (citado usualmente como Francisco Parga). Luego de tres horas de intercambio de disparos, la nave británica se alejó, lo que fue aprovechado por Parga para mover la *Atlante* más cerca a tierra y embarcar a Orué y al capitán de ejército Víctor Ibáñez de Corbera. Al caer la tarde el corsario volvió a acercarse remolcado por sus lanchas, reiniciándose la acción hacia las seis y media. El corsario contaba con una clara superioridad artillera, 24 piezas según

<sup>26</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 24, Martínez a Lángara, *Limeño*, río de Tumbes, 14/9/1798.

<sup>27</sup> *Ibidem*. HCA 49/41, diario de la comisión con las cañoneras; 49/44, declaraciones tomadas en Paita al arribo de los bergantines y cañoneras, 31/8/1798.

<sup>28</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, Martínez a Lángara, Callao 8/4/1799. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 18, cuaderno 1, legajo 1. HCA 49/43 (1), libro de guardia del bergantín *Limeño* que principia en el puerto de Paita a 28 de enero de 1799; 49/44 (1), instrucciones de Martínez para el convoy de la *Rosa*, *Príncipe*, *Peregrina*, *Santa Florentina*, *San Juan* y *Santo Domingo*, Paita 7/2/1799.

Orué, logrando colocarse a tiro de pistola de su nave, inutilizar siete de sus diez cañones, matar a siete hombres y herir a otros 28, además de varios de los 270 esclavos que llevaba como carga. Dispuesto a abordar a la *Atlante*, el corsario había echado el ancla pero a eso de las nueve de la noche un oportuno viento terral le hizo presentar la popa, lo que fue aprovechado por Orué para batir la cubierta contraria con los tres cañones que aún tenía operativos, así como con los 24 fusiles de que disponía. Debieron producirse daños significativos en la nave británica, pues de inmediato cortó su cable y se alejó del fondeadero. La exitosa defensa de su nave mereció que se premiara a Orué con el grado de alférez de fragata y Parga con el de primer piloto de la Armada.<sup>29</sup>

El 6 de julio de 1798 el pequeño mercante nacional *Gran Señor* fue capturado en Arica por una nave británica no identificada. Remolcado a Quilca, su propietario y capitán logró rescatarlo pagando 5 500 pesos. Este tipo de operaciones, que había sido llevada a cabo con éxito por Orué en el caso de la *África*, fue prohibida por O'Higgins al considerar que alentaría el corso enemigo, señalando que sólo pudiesen ser efectuados en alta mar y sin fijar precio, dejando esto para el final de la guerra.<sup>30</sup>

A principios del siguiente año O'Higgins pidió al virrey del Río de la Plata el envío de una de las fragatas asignadas al apostadero de Montevideo, la cual sería destinada a transportar de manera segura a ese puerto las remisiones que se habían acumulado. La designada fue la *Santa Leocadia*, que zarpó en marzo de 1799 al mando del capitán de navío Antonio Gómez Barreda<sup>31</sup> y arribó al Callao tras dos meses de navegación. En el curso de la travesía había ido embarcando creciente cantidad de agua, por lo que se le tuvo que descubrir la quilla y cambiar buena parte de su clavazón.<sup>32</sup>

Poco después del arribo de esta fragata llegó al Callao el brigadier Tomás de Ugarte y Liaño para asumir sus funciones como comandante de marina.

<sup>29</sup> AGI, Estado 73, n° 102, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 23/7/1798. AGMAB, Corso y Presas 5218, O'Higgins a Cornel, n° 48, Lima 23/7/1800.

<sup>30</sup> AGMAB, Corso y Presas 5216, O'Higgins al ministro de Marina, n° 26, Lima 23/8/1798.

<sup>31</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 25, 25/3/1799, Antonio Otaguei Feliú a Lángara, Buenos Aires, 10/3/1799. BNP, ms. C.398, f. 58.

<sup>32</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 16/7/1799, anexo fechado 23/7/1799.

## Tomás de Ugarte

Los continuos cambios en el apostadero del Callao motivaron que en repetidas oportunidades se sugiriese el establecimiento de un comando permanente que se relevara al mismo tiempo que los virreyes. Atendiendo a esas propuestas, el 18 de julio de 1797 se nombró para dicho cargo al capitán de navío Tomás de Ugarte y Liaño, confiriéndole el grado de brigadier y una gratificación de 50 escudos mensuales sobre sus goces de embarcado. Siguiendo las instrucciones que para tal efecto se le habían dado, a fines diciembre de ese año Ugarte entregó en Veracruz el mando del navío *San Lorenzo* al capitán de navío Martín de Funes y se dirigió a la ciudad de México.<sup>33</sup> Permaneció varios meses en la capital novohispana antes de emprender camino a Acapulco, donde se embarcó en la fragata *Princesa*, que debía pasar al Callao para transportar azogue para las minas mexicanas. La *Princesa* zarpó el 8 de abril de 1799 y arribó sin novedad a Montecristi, en Manta, 40 leguas al norte de Guayaquil, desde donde Ugarte emprendió el camino por tierra a Lima a donde finalmente llegó el 12 de julio. Tres días después tomó posesión de la comandancia general del apostadero.<sup>34</sup>

Una enorme área del Pacífico quedó bajo su control, desde el extremo sur del continente hasta la provincia de Veraguas, en el actual Panamá. Para ello sólo contaba con la fragata *Santa Leocadia* y los bergantines *Limeño* y *Peruano*, a los que se sumaban dos lanchas cañoneras para la protección del Callao, una de las cuales estaba desarbolada y servía de chata a la fragata. A esa escasa fuerza se sumaban las presas británicas *Castor*, *Levante* y *Júpiter*, la primera de las cuales había retornado al Callao después de servir casi un año en el sur del continente, la segunda había sido asignada al Resguardo y la última continuaba a órdenes del capitán general de Chile. Por otro lado, en su condición de autoridad marítima, Ugarte también tenía bajo su control a las naves registradas en el Callao, que eran ocho navíos, 20 fragatas, 16 bergantines y paquebotes, y 16 balandras, goletas y embarcaciones de otro

<sup>33</sup> Ídem, legajo 27, carpeta sobre incidentes del comandante de Marina con el virrey del Perú, O'Higgins a Lángara, reservada n° 39, Lima 26/10/1799, anexo Lángara al virrey del Perú, Madrid 18/7/1797.

<sup>34</sup> Ídem, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 16/7/1799.

tipo. Como es de suponer, la mayoría de esas naves estaba navegando, por lo que al momento de su arribo al Callao sólo encontró cuatro fragatas y siete paquebotes en el fondeadero.<sup>35</sup>

Para cumplir con sus funciones contaba con 33 oficiales de guerra, nueve de ministerio, cuatro cirujanos, seis capellanes y 11 pilotos. De ellos, 39 estaban embarcados, 16 se hallaban en las dependencias de tierra (Comandancia, Capitanía de Puerto, Arsenal, Hospital de Bellavista, Depósito y Academia Náutica), cuatro en cargos fuera de Marina (uno era intendente de Arequipa, otro corregidor de Pasco, un tercero se desempeñaba como capitán de alabarderos y el cuarto era médico del virrey), tres estaban enfermos y dos ausentes.<sup>36</sup>

En los meses siguientes a su arribo Ugarte se empeñó en mejorar la condición de las naves disponibles, reordenar sus escasos recursos humanos y organizar a la marina mercante, pero en ese esfuerzo encontró varias dificultades, conforme iremos exponiendo. Pero antes de que pudiera iniciar esas gestiones, el 28 de julio de 1799 arribó al Callao la *Princesa*, luego de haber repuesto agua y víveres en Guayaquil.<sup>37</sup> Se le debió someter a diversos trabajos y se le aprovisionó de velas por el pésimo estado en que se encontraban las suyas y la absoluta carencia de las mismas en San Blas. Asimismo, se logró embarcar 200 quintales de azogue, no pudiendo enviarse más por la escasez del mismo en el Perú.<sup>38</sup> Concluidos esos trabajos, zarpó de regreso en septiembre en conserva con los bergantines *Limeño* y *Peruano*, que llevaban el situado para Panamá.

La necesidad de enviar dicho situado se había sentido desde principios de año, pero el virrey O'Higgins consideraba que los bergantines tenían poca capacidad de carga y muy limitada fuerza para defenderlo, determinándose a esperar a la *Santa Leocadia* para que con los bergantines pudiese llevar a cabo esa comisión. Sin embargo, el lamentable estado en que esa fragata arribó lo llevó a modificar su idea, disponiendo así en agosto que se

<sup>35</sup> Ídem, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 16/7/1799, anexo fechado 23/7/1799; carpeta Asuntos Varios, Lima 15/10/1799, lista de los bajeles del comercio de Lima.

<sup>36</sup> Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 20, Lima 26/9/1799.

<sup>37</sup> Ídem, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 8/8/1799.

<sup>38</sup> Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 15, Callao 2/9/1799.

conformara una división con los bergantines *Limeño* y *Peruano*, y la fragata *Princesa*. Los tres buques salieron del Callao el 1° de septiembre, llevando entre otras cosas 260 000 pesos, 600 botijas de aguardiente y 61.5 quintales de plomo, además del azogue destinado a México. Tras dos semanas de navegación arribaron a Panamá, y a mediados de octubre, luego de descargar, refrescar víveres y agua, y embarcar el tabaco de la Real Hacienda, los tres buques dejaron ese puerto escoltando a los mercantes *San José*, *Teresa* y *Carmen*. A la altura de Taboga la *Princesa* tomó rumbo a Acapulco mientras que los bergantines y las tres naves mencionadas pusieron proa al sur, reconociendo la costa en busca de naves enemigas. En ese proceso estuvieron a mediados de noviembre en Santa Elena y luego en Puná, y buena parte de diciembre en Paita, donde Martínez recibió nuevas instrucciones del virrey O'Higgins para dirigirse al Callao, a donde ambos bergantines arribaron a mediados de enero de 1800.<sup>39</sup>

Para entonces, otras tres naves habían sido despachadas hacia la zona norte en busca de corsarios enemigos.

### La acción de Galápagos

Ya en el segundo trimestre de 1799 se sospechaba que los británicos se habían establecido en la isla de Santiago, en las Galápagos, por lo cual el virrey O'Higgins pensó enviar a la *Santa Leocadia* y a los bergantines para que reconocieran ese archipiélago. Sin embargo, esa operación tuvo que esperar hasta que la fragata quedó reparada a finales de ese mismo año. Como los bergantines estaban destinados a llevar el situado a Panamá, a principios de enero de 1800 el virrey O'Higgins dispuso que la *Santa Leocadia* zarpara con la *Castor*, al mando del teniente de navío Francisco Gil de Taboada, y la fragata mercante *Atlante* (referida como corbeta en otros documentos), armada por el Consulado y al mando de su propietario Domingo de Orué, embarcando más de un centenar de hombres del Regimiento Real de Lima.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 14, Callao 2/9/1799. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, Manuel López Díaz a Martínez, Paita 12/12/1799.

<sup>40</sup> AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 19, cuaderno 1, legajos 4 y 5. O'Higgins al Consulado, 17/1/1800, en Eduardo Coz Sarria, "Corsarios en los siglos XVIII y XIX", pp. 36-37.

De acuerdo a sus instrucciones, Gómez Barreda reconoció la costa entre Paita y Santa Elena, dirigiéndose luego a las Galápagos, a donde las tres naves arribaron el 10 de febrero. En el curso de ese reconocimiento se había recibido información de la presencia de unos corsarios británicos que se encontraban en la isla Santa Isabel, con algunas naves apresadas, por lo que Gómez Barreda determinó dirigirse de inmediato a esa isla. Al llegar a ella, el día 13, la *Santa Leocadia* se aproximó al fondeadero principal por la entrada sur mientras que sus consortes lo hacían por la parte norte, cortando así una posible ruta de escape a las naves enemigas. Si bien rápidamente se dieron cuenta de que la información que habían recibido era falsa, las corbetas no pudieron ingresar a la bahía hasta el día 22, por los fuertes vientos y corrientes que debieron enfrentar; mientras que la *Santa Leocadia*, que había estado esperando en la boca sur del puerto, lo hizo el 24.

Todo el día siguiente fue empleado en la búsqueda de un lugar adecuado para desembarcar, labor que estuvo a cargo del teniente de navío Dionisio Montalvo, en un bote de la fragata, y del teniente de navío José de Moraleda, en la canoa de la *Castor*. Al caer la noche ambas embarcaciones retornaron a los buques sin haber podido encontrar lo que buscaban. La exploración se reinició el día 26, a cargo del teniente de fragata José Azuela, ayudado por un práctico británico, logrando saltar a tierra “con mucho trabajo por la crecida mar”, pero no pudieron encontrar agua para reabastecerse ni indicios de presencia enemiga. Moraleda también pasó a tierra para completar la información que necesitaba para poder levantar el plano de la referida isla. Si bien el archipiélago de Galápagos había sido descubierto en el siglo xvi, los navegantes hispanoamericanos lo habían explorado de manera muy limitada. Distinto había sido el caso de los navegantes de otras latitudes, actuando legal o ilegalmente en la zona, pues recalaban con frecuencia en esas islas para reparar sus naves o en busca de carne de tortuga y agua, entre otras cosas. Ello explica el empleo de este práctico británico, quien muy posiblemente haya tripulado uno de los balleneros detenidos al inicio de la guerra.

El 28 de febrero las naves continuaron con el reconocimiento del archipiélago. Las fuertes y encontradas corrientes de la zona llevaron a que la noche del 6 de marzo la fragata perdiese de vista a las corbetas, por lo que Gómez Barreda se dirigió a Puná, punto de reunión en caso de separación,

fondeando en dicha isla el 8 de abril.<sup>41</sup> Habría de permanecer en la zona por algunas semanas, antes de dirigirse al Callao a donde arribó con quina y tabaco a fines de mayo.<sup>42</sup>

La *Castor* y la *Atlante* continuaron navegando juntas por algunos días más, pero tuvieron dificultades para arrumbar hacia la costa, separándose finalmente el 31 de marzo de 1800. Ante esta situación, Gil de Taboada determinó dirigirse al norte para escapar de las corrientes ecuatoriales, llegando el 21 de abril a los 8° Norte, a la altura de las islas de Jicarón y Coiba, antes de comenzar a bajar pegado a la costa. El 3 de mayo la *Castor* fondeó en la isla Gorgona para reabastecerse de agua, pasando luego a Manta para aprovisionarse de víveres frescos y pan, antes de continuar hacia Guayaquil. Cerca ya a la ría avistó a la fragata ballenera británica *Henry* y a su presa, el *San Ramón*, logrando capturarlas tras un reñido combate. Las tres naves arribaron a Guayaquil a principios de junio, donde se repararon tanto la arboladura y obra muerta de la *Castor*, como la *Henry*, denominada *Enrique* o *San Francisco de Asís* en los documentos españoles, y el *San Ramón*.<sup>43</sup>

Algunos tripulantes de la *Henry* que no participaron en el combate lograron llegar a Galápagos y embarcarse en el *San Pedro*, nave que había sido tomada en Culebras por un grupo de prisioneros británicos escapados del Callao y que se había unido a la *Henry* en ese archipiélago. Junto con los tres hombres que el capitán de la corsaria había dejado a bordo del *San Pedro*, pudieron iniciar una prolongada travesía que los llevó hasta ciudad del Cabo.<sup>44</sup>

La *Henry* fue sentenciada como buena presa el 24 de mayo por la Junta del Apostadero, siendo adquirida el 10 de junio de 1800 por Xavier María Aguirre en 56 100 pesos, quien la rebautizó *Joaquina*. Su carga, valorizada en unos 80 000 pesos se distribuyó entre los apresadores.<sup>45</sup> Para la venta se

<sup>41</sup> AGMAB, Corso y Presas 5218, O'Higgins a Cornel, n° 48, Lima 23/7/1800.

<sup>42</sup> AGI, Estado 73, n° 108, O'Higgins a Soler, Lima 23/7/1800.

<sup>43</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 6/1/1801, Ugarte a Cornel, n° 77, Lima 26/6/1800; legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 113, 25/12/1800; Corso y Presas 5218, O'Higgins a Cornel, n° 48, Lima 23/7/1800. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 19, cuaderno 4.

<sup>44</sup> HCA 49/33 (19), papeles del *San Pedro*, declaración de Thomas Coffle, Ciudad del Cabo 12/5/1801. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 112-124.

<sup>45</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel n° 167, Callao 3/8/1801, lista de los individuos de la *Atlante* que no se presentaron a recoger su premio; y n° 249, Lima 17/6/1801.

le retiró la artillería para mejorar la de la *Castor*, y recibió los 10 cañones de a 4 libras con que inicialmente estuvo dotada esta nave.<sup>46</sup>

Por su parte, luego de separarse de la *Castor*, la *Atlante* procuró dirigirse a Santa Elena para reunirse con la fragata, pero las corrientes y el viento le impidieron alejarse de Galápagos. En esas circunstancias, en la mañana del 3 de abril avistó dos fragatas y de inmediato se puso en caza de una de ellas, perdiéndola durante la noche al lograr pasar entre las islas Isabela y Fernandina. Al día siguiente Orué pudo penetrar por el canal y vio que a las dos fragatas iniciales se le había unido una tercera. Se trataba de las balleneras corsarias londinenses: *Castor and Pollux*, con 23 hombres, ocho cañones de 18 libras, dos de cuatro y dos pedreros; *Britannia*, con 27 hombres y ocho cañones de 12 libras; y *Charming Ketty*, con diez cañones. Si bien en conjunto contaban con más piezas que la nave de Orué, que portaba 24 piezas de ocho y seis libras, la *Castor and Pollux* tenía poca munición, la *Britannia* muy poca pólvora, pues había sostenido al menos dos enfrentamientos cerca de Montevideo antes de doblar el cabo de Hornos, y la *Charming Ketty* enfrentaba problemas similares, pues había estado operando en la zona por un tiempo prolongado. En ese crucero había capturado en diciembre de 1799 al paquebote *Carmen* cuando navegaba de Coquimbo al Callao, desembarcando a sus tripulantes en Huayco, y poco después había detenido y saqueado a la fragata *Rosario*, de propiedad de Tomás Delfín, por lo que el capitán de la *Charming Ketty* optó por separarse de las otras dos naves, trsbordando antes cuatro hombres a la *Britannia* como refuerzo.<sup>47</sup>

Los días siguientes las tres naves maniobraron para colocarse en posición ventajosa, pero las corrientes y cambios súbitos de viento dificultaron el encuentro, hasta que a eso de las cinco de la mañana del 7 de abril finalmente pudieron entablar acción. El enfrentamiento duró unas cinco horas, en las que la *Atlante* efectuó unos 300 disparos contra sus enemigas, logrando finalmente rendir a la *Castor and Pollux*, que había sufrido daños en su arboladura, recibido cinco impactos a flor de agua y tenía dos heridos. Orué continuó en caza de la *Britannia*, logrando finalmente rendirla a las cinco y media de la

<sup>46</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 153, Lima 22/6/1801.

<sup>47</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 129, Lima 21/3/1801. MNM, ms. 2413, O'Higgins a Cornel, Lima 23/7/1800, anexo, parte de Orué, Pacocha 17/6/1800; ms. 96, Academia Real de Náutica de Lima 12/1/1814, f. 25.

tarde. Marinó ambas presas, colocando la *Castor and Pollux* al mando del teniente del Regimiento de Lima Nicolás Galup, mientras que la *Britannia* la puso a órdenes del piloto Francisco Parga. Luego de efectuar algunas reparaciones de emergencia y trasbordar munición, pólvora y víveres a ambas naves, Orué determinó alejarse de la zona. Para evitar encontrarse con otros corsarios enemigos que pudieran intentar tomar alguna de sus presas, puso proa hacia la isla de Pascua, a donde llegaron el 23 de mayo, pasando luego a San Félix antes de dirigirse a la costa. Arribaron a esta última cerca de Iquique, encontrando en ese puerto al *Gran Señor*, que venía de Arica, cuyo patrón le informó que había una fragata enemiga en esa costa. Buscando refrescar víveres y atender a su gente y a los prisioneros, algunos de los cuales mostraban síntomas de escorbuto, Orué procuró arribar a ese puerto, pero tuvo dificultades para ello y finalmente fondeó en Pacocha el 17 de junio de 1800.<sup>48</sup>

Días después partió hacia el Callao, donde fue recibido a principios de julio con notoria satisfacción del virrey O'Higgins y del brigadier Ugarte, así como del Tribunal del Consulado. Orué fue premiado con el ascenso a alférez de navío, Galup también obtuvo el ascenso a capitán del Regimiento de Lima, y a los siete heridos en la acción (cabo 2° del Real de Lima José Joaquín Santa Cruz, con una pierna rota y, con heridas de menor consideración, el soldado Esteban Chávez y los marineros Antonio Canosa, José Roque, Victoriano García, José Castro y Eustaquio Carrión) se les concedió la gracia de conservar sus respectivos sueldos en caso de quedar inválidos.<sup>49</sup>

En su informe sobre este tema, Ugarte señala que la *Atlante* había sido reforzada con dos oficiales y 27 individuos del Regimiento de Lima, y con un sargento y seis soldados del Cuerpo de Artillería. Propone que también se premie a otros individuos de la dotación, entre ellos a seis que habían participado en la acción de Huasco: el primer piloto Francisco Parga, el capellán Pedro Malo, el contador Francisco Figueroa –hijo de un capitán de ejército de Valdivia–, el carpintero y calafate Antonio Torres, el condestable Vicente Sánchez –que sirvió antes en la artillería de ejército–, y el mestre de víveres Julián Ramos. Sobre este último señala que es

<sup>48</sup> MNM, ms. 2413, O'Higgins a Cornel, Lima 23/7/1800, anexo, parte de Orué, Pacocha 17/6/1800.

<sup>49</sup> AGMAB, Corso y Presas 2519, Ugarte a Cornel, n° 80, Bellavista 10/7/1800.

de la clase de indios caciques de estos reinos. Se halló también en la acción del Huasco y sirvió en ambas como saliente hombre de mar, y con más gusto que en su encargo. Es honrado y regular plumita y suplica a S.M. real gracia de escribano de número de esta capital.

Asimismo, además del teniente Galup y de los dos heridos del Regimiento de Lima, menciona a otros tres individuos de esa unidad: el cadete abanderado José Ballesteros –hijo del oidor Juan Rodríguez Ballesteros–, el sargento 2º José Villalba –hijo del teniente de fragata Antonio Villalba, fallecido en el Perú como coronel graduado y corregidor de Chancay–, y el cabo 1º Tomás Salazar. A ellos se suman el sargento de artillería Antonio Coito, el segundo piloto Felipe Narche –inglés católico que sirve con Orué desde 1797–, el piloto práctico Manuel Trigo, el pilotín Manuel de Torres, el primer contraamaestre Miguel Martínez, los guardianes Vicente Cuebas y Andrés González, y el médico cirujano Fernando Utrilla.<sup>50</sup>

La *Britannia* fue valorizada en 30450 pesos, mientras que la *Castor and Pollux* alcanzó el valor de 33434 pesos 4 reales. Además, los efectos que no eran del inventario de las presas sumaban otros 8000 pesos, su carga de esperma y aceite de ballena se valoró en 18296 pesos, y las pieles de lobo en otros 1700 pesos. Condenadas en julio de 1800, ambas naves fueron adquiridas por el Consulado en septiembre de ese año para armarlas como corsarias, pagando un total de 91651 pesos. Deducidos los gastos efectuados, quedaron 78863 pesos 3 reales, a los que se le rebajó el 25% como descuento para los armadores, y el saldo (59147 pesos 4 reales) fue repartido entre los apresadores. Conforme a las regulaciones vigentes, el 8% fue destinado a los oficiales, correspondiéndole a Orué 5633 pesos, a Parga 2816 pesos 4 reales, al escribano Manuel Figueroa 1408 pesos 2 reales, al capellán Pedro Malo 2816 pesos 4 reales, al teniente Galup, como jefe de la guarnición, el mismo monto que a Orué, y al cadete José Ballesteros 1408 pesos 2 reales. Los restantes 39431 pesos 5 reales fueron distribuidos entre la tripulación, correspondiéndole 112 pesos a los de menor graduación.<sup>51</sup>

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel n° 167, Callao 3/8/1801, anexo el expediente.

## **Pérdida de la *Santa Leocadia***

A mediados de febrero de 1800, mientras la división de Gómez Barreda reconocía el archipiélago de Galápagos, los bergantines *Limeño* y *Peruano* volvieron a hacerse a la mar para cruzar las aguas del sur en busca de enemigos. Luego que el primero de ellos recalara en Valdivia, ambos arribaron a Valparaíso, donde permanecieron hasta mediados de junio cuando el capitán general de Chile dispuso que salieran en busca de dos fragatas enemigas que habían sido avistadas en Coquimbo. Tras verificar que se trataba de balleneros norteamericanos, los bergantines iniciaron su retorno al Callao, ingresando ambos a Huasco y el *Peruano* a Arica. Con el mercante *Valdiviano* bajo escolta, y trayendo azufre y cobre embarcados en Valparaíso y Huasco, el *Limeño* y el *Peruano* arribaron al Callao a fines de agosto.<sup>52</sup>

Por su parte, en junio de 1800 la *Santa Leocadia* fue enviada a Pisco con artillería para la defensa del puerto, prosiguiendo luego hasta Arica en busca de un corsario enemigo que había estado operando en esa zona. Gómez Barreda no encontró rastros del mismo, pero en agosto detuvo en Arica al bergantín norteamericano *Pacific Trader*, que había ingresado a ese puerto para refrescar víveres y agua. Pese a que su capitán mostró una licencia del cónsul español en Boston, en la que se indicaba que iba a la costa del Noroeste, se le trasbordó a la fragata junto con cinco de sus tripulantes. Una dotación de presa de 23 hombres, al mando del alférez de navío Juan Latre, se hizo cargo del bergantín, que arribó al Callao junto con la fragata a principios de septiembre.<sup>53</sup> Analizado este caso primero por la Junta del Apostadero y luego por el virrey, se dispuso la liberación de la nave, reclamando su capitán tanto por la detención sufrida como por haber sido inutilizada su lancha en Arica.<sup>54</sup>

Mientras dicho proceso tenía lugar, la *Santa Leocadia* y el *Peruano* fueron sometidos a reparaciones y a principios de noviembre zarparon hacia Panamá. A bordo de la primera se transportaban 1 206 603 pesos 3.5 reales, de los cuales 133 000 pertenecían a la Real Hacienda y estaban destinados

<sup>52</sup> Ídem, legajo 28, Ugarte a Cornel, n° 87, Lima 17/8/1800.

<sup>53</sup> Ídem, legajo 28, Ugarte a Cornel, n° 88, Bellavista 2/9/1800.

<sup>54</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 153, Lima 22/6/1801.

al socorro de esa plaza, mientras que el resto era de particulares.<sup>55</sup> Iban en conserva con las fragatas *Triunfo* y *Charmelly*, y tras reconocer Paita las naves prosiguieron hacia Santa Elena, cuya punta fue avistada por el *Peruano* a mediodía del 16 de noviembre, reuniéndose luego con el resto del convoy para que la *Santa Leocadia* procediese a reconocer la zona. Dejando al bergantín a cargo del convoy, la fragata se dirigió a efectuar esa operación, pero al caer la noche aún se encontraba a unas siete millas de la costa. Decidido a fondear al abrigo de la referida punta, Gómez Barreda confió en las indicaciones del práctico Gaspar Bejarano, pero estas resultaron totalmente equívocas, llevando a que a eso de las 8:30 de la noche la fragata encallase sobre la parte sur de punta Santa Elena. Para evitar que las naves del convoy siguieran su misma suerte, Gómez Barreda despachó un bote para que se mantuvieran claras y no trataran de acercarse. En un vano esfuerzo por liberar la nave se picaron los palos y otros elementos de la maniobra, pero hacia las 2:30 de la madrugada todo estaba perdido. La fragata estaba atravesada en la rompiente y en pocos minutos se hizo pedazos. De los 305 hombres que llevaba, 58 fallecieron y otros 86 fueron dados por desaparecidos. Entre los muertos se encontraban el cirujano Mauricio Roa y los pilotines Francisco Villazeca y Juan Iladoy;<sup>56</sup> mientras que entre los desaparecidos estaba el piloto Bejarano, a quien se atribuyó la responsabilidad del naufragio. El 22 de febrero este piloto se presentó al comandante del *Limeño*, siendo despachado preso a Lima en abril de 1801.<sup>57</sup>

Al amanecer el día 17 los botes del *Peruano* y del convoy procuraron prestar auxilio a los náufragos, pero sólo pudieron fondear en un surgidero a unas dos millas del lugar del siniestro, desde donde lograron entablar contacto con Gómez Barreda y los sobrevivientes. Este dispuso que las fragatas mercantes esperaran tres días en la zona antes de continuar hacia Panamá, por si llegaba correspondencia del virrey, y que el medio centenar de pri-

<sup>55</sup> Ídem, legajo 30, carpeta 9, Manuel de Arredondo, regente presidente de la Audiencia, al ministro de Marina, n° 6, Lima 23/9/1801.

<sup>56</sup> Ídem, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 111, 20/12/1800, anexo Barreda a Ugarte, Santa Elena, 17/11/1800. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, p. 130.

<sup>57</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 152, Lima 21/6/1801. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, Bejarano a Martínez, Callao 8/6/1801; 49/43 (1), Bejarano a Martínez, Callao 16/7/1801; 49/44 (1), Ugarte a Martínez, Lima, 23/3/1801; y Orbegoytia a Martínez, Guayaquil 6/4/1801.

sioneros británicos que se habían distribuido en su fragata y en el bergantín fuesen puestos a disposición del gobernador de Guayaquil, Juan Mata de Urbina.<sup>58</sup>

Al tomar conocimiento de estos hechos, Mata despachó a la *Castor*, que como ya se indicó se encontraba reparándose en ese puerto.<sup>59</sup> De inmediato se iniciaron las labores de rescate del tesoro que transportaba la naufragada nave, las mismas que se prolongaron varios meses e implicaron la participación de buzos no sólo de la zona sino también de Panamá y el empleo de una campana submarina a cargo del segundo piloto Manuel Yáñez. Es así que hasta mayo del siguiente año, cuando dichos trabajos debieron suspenderse por el cambio estacional de las condiciones hidrográficas, se logró recuperar 1 008 650 pesos, vale decir, buena parte del tesoro con que había salido del Callao.<sup>60</sup>

Cuando se supo en Lima lo sucedido con la *Santa Leocadia* el virrey O'Higgins despachó al *Limeño* y a la fragata mercante *Jesús María*, de propiedad de Fernando Mazo, con dinero y material para las operaciones de rescate, y con un nuevo situado para Panamá. Ambas naves zarparon a principios de enero y para mediados de ese mes ya se encontraban en la zona.<sup>61</sup> Entregado ese socorro, el capitán de fragata Felipe Martínez, comandante del *Limeño*, debía pasar a Guayaquil para recorrer su nave y dirigir la construcción de una fragata que, siguiendo la traza de la fragata *Fama*, reemplazara a la perdida en Santa Elena. Para ello contaba con el apoyo del alférez de fragata graduado León Aycardo, maestro mayor de maestranzas del Apostadero. Esta iniciativa del virrey O'Higgins, como varias otras, no fue consultada con Ugarte. Además, como tampoco lograron reunirse los fondos ofrecidos por la capital virreinal, y un incendio destruyó buena parte

<sup>58</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 111, 20/12/1800, anexo Barreda a Ugarte, Santa Elena 17/11/1800. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, p. 130.

<sup>59</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 113, 25/12/1800.

<sup>60</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 144, Lima 22/5/1801; legajo 30, carpeta 9, Arredondo al ministro de Marina, n° 6, Lima 23/9/1801; Ugarte a Cornel, n° 160, Callao 7/7/1801.

<sup>61</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 116, Bellavista 3/1/1801. Sobre esta comisión véase HCA 49/41, "Papeles de órdenes y oficios expedidos por el excelentísimo señor virrey del Perú y del señor comandante en jefe de este apostadero y otras personas, que todos juntos forman una relación extensa del viaje a la Punta de Santa Elena, comisión del buceo y construcción de la nueva fragata, desde 20 de diciembre del año 1800".

de las maderas recolectadas para la construcción de la *Ciudad de Lima*, nombre propuesto para la nueva fragata, en abril de 1801 se suspendieron los trabajos, y algún tiempo después se abandonó totalmente la idea.<sup>62</sup>

A principios de enero 1801, aun antes de que el *Limeño* arribara a la zona, Gómez Barreda despachó al Callao a la *Castor* con su presa *Henry*, la represa *San Ramón* y dos mercantes en conserva, llegando a su destino a mediados de marzo, previa recalada en Paita. Por otro lado, al arribo del *Limeño* a Santa Elena se trasbordó el situado al *Peruano*, que zarpó hacia Panamá conduciendo además a los prisioneros británicos mencionados. En este puerto embarcó tabaco de la Real Hacienda y al piloto Yáñez, despachado por el comandante del apostadero de Cartagena para apoyar las labores de rescate. En conserva con un mercante, el bergantín salió de Panamá a mediados de febrero y luego de desembarcar a Yáñez y a su campana de buceo en Paita, continuó en solitario hacia el Callao, a donde arribó a principios de mayo.<sup>63</sup>

Tanto Gómez Barreda como Bejarano fueron procesados por Ugarte, pero al no contar con el número de vocales que fija la ordenanza dicho proceso fue elevado al ministro de Marina. El juicio fue finalmente visto por el comandante general de Cádiz, quien no encontró culpabilidad en el comandante ni en los oficiales, y dictaminó que Bejarano ya había purgado lo suficiente su delito, "si así ha de llamarse un error de entendimiento".<sup>64</sup>

### Los corsarios del Consulado

Como ya se señaló, las presas *Britannia* y *Castor and Pollux* fueron armadas en corso por el Consulado, siendo renombrada la primera *Santa Victoria* y la segunda *Nueva Castor*, aunque se les conoció como *Bretaña* y *Castor*, nombres que usaremos en adelante. Ambas fueron puestas al mando del

<sup>62</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Caballero, n° 200, Lima 4/11/1801.

<sup>63</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 123, Bellavista 22/2/1801; n° 126, Bellavista 17/3/1801; y n° 131, Lima 13/4/1801. HCA 49/44 (1), papeles del *Limeño*, Vivero a Martínez, Paita 30/3/1801.

<sup>64</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 21/11/1803, resumen del 19/11/1803.

ya mencionado piloto de la Armada Francisco Parga –quien no utiliza el apellido Ruiz en su correspondencia– y a fines de 1800 se dirigieron a cruzar entre Valparaíso y Juan Fernández. El 2 de enero de 1801 arribaron a Más Afuera, donde detuvieron a la fragata norteamericana *Pegasus* por sospecha de contrabando, así como a cuatro marineros del lobero *Mars* que habían sido dejados en la isla para que faenaran y a un morenito del bergantín *Pacific Trader*. Estos cinco hombres fueron embarcados en la *Castor*, que junto con las otras naves pasó a Coquimbo para entregar a los detenidos al gobernador antes de dirigirse al Callao.<sup>65</sup>

En el cruce de Juan Fernández a Coquimbo las corsarias se separaron, siendo así que la *Bretaña* avistó al *Mars* y Parga se puso al habla con su capitán, a quien conminó a no dejar gente en Juan Fernández, entregándole además un documento para que pudiese recoger a sus hombres. Atendiendo a ese aviso, el *Mars* se dirigió a Más a Tierra para recoger a nueve de sus tripulantes y a otros seis del *Pacific Trader*, pasando luego a Valparaíso y a Coquimbo, donde a mediados de febrero pudo embarcar a los cinco hombres que habían sido detenidos en Más Afuera. Tras recalar en Juan Fernández, el *Mars* pasó a Santa María y a principios de junio arribó al Callao, donde se le decomisaron 20 cajones con mercadería china valorizada en 18577 pesos, pues si bien su capitán indicaba que la quería llevar a Nueva Holanda resultaba altamente sospechosa de estar destinada al contrabando. El buque fue liberado con la indicación de que se alejara de la costa americana.<sup>66</sup>

La causa de la *Pegasus* fue vista por la Audiencia de Lima, pero aun antes de concluir el juicio la fragata fue descargada y se le removió la artillería para aumentar la de los corsarios. El 8 de julio de 1801 se sentenció el decomiso de la nave y su carga, siendo valorizada en 24 187 pesos 2 reales, disponiendo su venta pública.<sup>67</sup>

<sup>65</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 163, Lima 12/7/1801. United States National Archives and Records Administration, Record Group (en adelante NARA, RG) 76, Spain, Allowed Claims vol. 18, ship *Katherine*.

<sup>66</sup> Ídem. Ver también ANCh, Capitanía General, vol. 380, doc. 1, Parga a Sotomayor, Coquimbo 16/1/1801.

<sup>67</sup> AGMAB, Corso y Presas 5230, Gil a Espinosa, Aranjuez 11/3/1808; y 5231, Ugarte a Cornel, n° 262, Lima 19/7/1801; Expediciones a Indias, legajo 29, n° 267, Callao 5/8/1801. NARA, RG 76, Spain, Disallowed Claims, vol. 43, ship *Pegasus*.

Los corsarios permanecieron pocas semanas en el Callao, zarpando luego hacia Santa Elena para recoger parte de lo salvado de la *Santa Leocadia* y llevarlo a Panamá. Cumplida esa misión pasaron a cruzar entre Guayaquil y Paita, tomando conocimiento en este último puerto, el día 10 de agosto de 1801, que dos buques enemigos estaban en las islas Lobos esperando a otros dos para atacar a la *Alderney* y la *Santa Teresa* que debían arribar a Pacasmayo y Paita. Tras recalar en Lobos de Tierra, el día 20 reconocieron Lobos de Afuera e incluso despacharon botes a tierra, sin encontrar evidencias de presencia reciente de loberos británicos. Se dirigieron luego a Pacasmayo para escoltar a los mercantes mencionados, pero al amanecer del día 25 avistaron a la fragata *Fortune* y a su presa, el bergantín *Bonaparte* –referido de ese modo en la documentación pese a que su nombre formal era *Nuestra Señora de la Buena Esperanza*, alias *Bonaparte de América*–, que se dirigían hacia ellos desde el Oeste. Parga ordenó prepararse para el combate e izó bandera británica en la *Bretaña* para que las naves enemigas se acercaran sin sospechar. La treta dio resultado y a las 7:30, con la fragata enemiga al costado, cambió de bandera e inició el combate. Ni la *Castor* ni el *Bonaparte* lograron entrar en la acción, la misma que duró hasta las diez de la mañana, cuando la nave británica largó alas y se batió en retirada. Puesto en caza, Parga pudo intercambiar algunos disparos con el bergantín a eso de las tres y media de la tarde, pero finalmente se vio forzado a romper contacto pues la *Castor* se había rezagado y la unión de las dos naves enemigas lo colocaba en una posición delicada. Hacia las 5:30 giró y se reunió con su consorte, perdiendo de vista a las naves contrarias durante la noche. Al amanecer del 26, previendo que se habían dirigido a atacar Paita, Parga puso proa a ese puerto y se mantuvo cruzando entre Sechura y la Silla de Paita. En esa situación, el 31 de agosto se avistó una vela que resultó ser el ballenero norteamericano *Ann*, cuyo capitán le informó que una nave británica había estado en Valparaíso con bandera norteamericana, contando con 28 cañones de 12 libras, 12 pedreros y una dotación de 80 hombres. Dicha nave había desembarcado gente en Intermedios y capturado al *San Antonio*. También le informó que en los 35° Sur se había encontrado con la fragata británica *Baybridge*, con 20 cañones de 12 libras, que había salido de Londres hacía 18 meses; en julio encontró al sur de Pisco a la *Britain*, cuya

gente había saqueado dos barracas en dicho puerto; y la *Butterworth*, que salió de Londres seis meses atrás.<sup>68</sup>

Durante el combate la *Bretaña* sufrió algunos daños en la obra muerta y tuvo un contuso y un cabo de cañón con impactos de metralla en un brazo. Después de esto, el 5 de septiembre la división del Consulado entró a Paita para esperar al *Triunfo*, *Charmelly* y *Atlante* u *Orué* que estaban por llegar de Acapulco y Sonsonate.<sup>69</sup>

El 18 de ese mes se avistó otra nave británica acercándose al puerto, por lo que Parga puso sus dos buques en línea con la banda de estribor hacia el mar. Se trataba de la *Chance*, que a las siete de la noche se había acercado lo suficiente para atacar a las naves consulares. Tres cuartos de hora más tarde Parga mandó picar cables para tratar de tomar al buque británico entre dos fuegos, continuando la acción por espacio de media hora más antes de que la *Chance* se alejara. Las corsarias la persiguieron hasta perderla de vista a eso de las once de la noche, cuando Parga decidió retornar a Paita por considerar que no podía alcanzarla. Ya en ese puerto recogió las anclas, lanchas y 20 hombres de la *Bretaña* que se habían quedado en tierra al momento de iniciar el combate, así como varios proyectiles británicos que habían caído en la playa. Finalmente, el 22 de septiembre de 1801 zarparon en demanda del Callao para reaprovisionarse de municiones, de la que estaban escasos.<sup>70</sup>

Tras pocas semanas en puerto volvieron a salir hacia el sur, y a fines de diciembre, cerca a la isla Santa María, capturaron a las balleneras británicas *Aurora* y *Redbridge*. Con ambas presas se dirigieron a Concepción y, luego de tomar tres naves norteamericanas (*Hanna and Eliza*, *Anna* y *Wareham*) por sospecha de contrabando, arribaron al Callao en mayo de 1802.<sup>71</sup>

<sup>68</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 174, Callao 21/9/1801. El capitán norteamericano considera erradamente que esa nave era la *Fortune*, lo que no se condice con la declaración de José María Zambrano, quien había zarpado de Londres en esa nave y que fue soltado en la costa de Tumbes con los otros prisioneros del bergantín *Bonaparte* [HCA 49/42, papeles del *Limeño*, declaraciones del capitán Cayetano Varela y 12 tripulantes del *Buonaparte*, Guayaquil 11/9/1801].

<sup>69</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 174, Callao 21/9/1801.

<sup>70</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 182, Callao 9/10/1801.

<sup>71</sup> Ídem, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 237, Lima 25/6/1802, anexo Parga a Vivero, Callao 22/5/1802; Corso y Presas 5231, Vivero a Gil de Taboada, n° 165, Lima 7/8/1807. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 20, cuadernos 3 y 4. Miriam Estensen, *The life of George Bass: Surgeon and sailor of the Enlightenment*, p. 187. El investigador australiano

## El crucero de la *Chance* y la pérdida del *Limeño*<sup>72</sup>

De propiedad de Michael Hogan, vecino de Ciudad del Cabo, la corbeta *Chance* era una presa francesa armada en corso con ocho carronadas de 12 libras y ocho cañones de seis, dos de los cuales, al parecer, llevaba en bodega para armar a las naves que capturara. Al mando del capitán William White zarpó de Ciudad del Cabo hacia febrero de 1801 y el 13 de abril arribó a Botany Bay, cerca a Port Jackson, para completar su dotación hasta 80 hombres. Zarpó luego hacia la isla Santa María, a donde arribó a fines de junio, encontrando en el fondeadero a la fragata norteamericana *Miantonomo*, que venía de Talcahuano. Su capitán le brindó información sobre la situación local y también proveyó al corsario británico con algunos víveres, por lo que su nave sería detenida y condenada posteriormente. Luego de reaprovisionarse de agua, la *Chance* pasó a Coquimbo, donde encontró a tres buques norteamericanos y saqueó algunas casas y almacenes a la entrada del puerto.<sup>73</sup>

El 5 de agosto la *Chance* se presentó en Ilo y capturó al paquebote *San Marcos*, que cargado de guano era la única nave presente en el puerto, además de un par de botes que fueron barrenados por los británicos. Asimismo, despachó a tierra a un grupo de tripulantes que saqueó el pueblo y apresó a las personas notables, entre ellas el alcalde ordinario Vicente de Córdova, exigiéndoles ganado y refresco. Al concluir el saqueo faltaban el contra maestre y otros tres tripulantes que habían desertado por los malos tratos recibidos a bordo. Por tal motivo, Córdova fue retenido a bordo unas diez horas como rehén, siendo liberado luego de que prometiese buscar y entregar a los desertores. Al caer la noche la nave británica y su presa fondearon cerca al puerto, pero esta última soltó sus amarras y se fue sobre la costa. Al día siguiente se vio mucha gente armada en la playa, por lo

---

Chris Maxworthy me ha facilitado un extracto de lo aparecido en cuatro diarios británicos en abril de 1803 sobre el escape del Callao del capitán Thomas Burrows, del *Redbridge*, en el que figuran detalles de la captura de su buque.

<sup>72</sup> La documentación de este buque se conserva en HCA 49/40 a 44. En ella se incluyen algunas descripciones de la acción.

<sup>73</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801. NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims vol. 62, ship *Miantonomo*.

que White optó por retirarse. El resultado de su incursión no dejaba de ser apreciable, y consistía en algo de plata sellada, cuatro barras de cobre, 20 sacas de harina, diez costales de arroz, veinta a treinta sacas de harina de maíz, 20 novillos y unos 40 carneros.<sup>74</sup>

Tras recalar en San Gallán y Asia, el 15 de agosto la *Chance* se encontró a la altura de San Lorenzo, y al caer la tarde del día siguiente se puso en caza de un bergantín y otras dos embarcaciones que acababan de salir del Callao, las que pudieron escabullirse durante la noche. Al amanecer del 17 se volvió a avistar al bergantín y la caza continuó, pero hacia las cuatro de la tarde, encontrándose a unas dos leguas al suroeste de San Lorenzo, se vio otra nave que se acercaba por el suroeste y White decidió lanzarse sobre ella.<sup>75</sup>

Se trataba de la fragata *Amable María*, de propiedad de José Urrutia, que al mando de José Girau venía de Concepción con carga de trigo, vino, madera y otros efectos. Girau sólo se percató de las intenciones de la *Chance* a las siete y media de la noche, no habiéndolo hecho antes por la neblina y por su posición relativa, virando en redondo para evitar ser alcanzado, mientras que disponía de la mejor manera posible a sus 70 tripulantes y cinco pasajeros, entre ellos una mujer. Para defender su nave contaba con diez piezas de 18 libras, dos de 12 y dos de seis, así como 18 fusiles, 25 sables y 20 chuzos. La caza duró poco más de una hora, iniciándose el combate hacia un cuarto para las nueve, cuando ambas naves se encontraban a medio tiro de pistola. Luego de casi una hora de enfrentamiento, en la que la *Amable María* sólo pudo utilizar tres de sus cañones por la excesiva carga que llevaba, la nave británica logró abordarla por su amura de estribor, iniciándose una lucha sobre cubierta que duró una media hora más. La acción continuó durante algún tiempo más en la cabina y en la cubierta inferior, hasta que finalmente Girau se vio obligado a rendirse, luego de haber perdido 12 hombres y tener 25 heridos, entre ellos 12 de gravedad, varios de los cuales fallecieron poco después. De acuerdo al reporte del capitán White, los atacantes perdieron

<sup>74</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801; y Ugarte a Cornel, n° 171, Callao 8/9/1801.

<sup>75</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801. White a Curtis, *The London Gazette*, n° 15,455 (20-23/2/1802), p. 184.

al menos un oficial, apellidado Bennet, y tuvieron cinco heridos con armas blancas que eventualmente se recuperaron.<sup>76</sup>

Al momento de producirse el combate, cuyos cañonazos se escucharon en el Callao, no había en el puerto buque alguno que pudiera salir en refuerzo de la *Amable María*, excepto los norteamericanos *Asia* y *Dolly*, que habían arribado al Callao en junio. A propuesta de Ugarte, y con la aprobación del presidente interino de la Audiencia y encargado del gobierno por la muerte de O'Higgins, el oidor Manuel Arredondo y Pelegrín, ambos buques fueron comisionados temporalmente como naves reales, reemplazando a su dotación con tripulantes locales, y armándolos con algunos cañones. Al mando del teniente de navío Colmenares, que izaba su insignia en la *Dolly*, las naves cruzaron delante del puerto del 18 al 23 de septiembre, mientras que Vivero, pese a estar enfermo, salió con las dos cañoneras por el boquerón que separa La Punta de la isla San Lorenzo, retornando al caer la tarde sin avistar nada en el horizonte.<sup>77</sup>

Por el empleo de sus naves, los capitanes norteamericanos recibieron una compensación, que ascendió a 2000 pesos en el caso de la *Dolly* y a 2280 pesos en el caso de la *Asia*, además de sendos documentos que salvaguardaran su responsabilidad ante los propietarios de las naves.<sup>78</sup>

La *Chance* y su presa se alejaron luego hacia el oeste, y el 19 de agosto, tras acercarse un poco al Callao, Girau y 52 de sus tripulantes y pasajeros fueron puestos en la lancha de la *Amable María*, logrando arribar al puerto hacia mediodía. Desprendidos de los prisioneros, la *Chance* y la *Amable María* continuaron a la altura del Callao durante varios días, ocupados en trasbordar parte de la carga y cinco cañones a la nave británica. Finalmente, hacia el 25 de agosto la *Amable María* fue enviada a Port Jackson con una dotación de presa compuesta por 13 británicos y un catalán que servía en la *Chance*, además de dos artilleros de mar, cuatro marineros y tres pajes de la presa.<sup>79</sup>

<sup>76</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 269, Callao 22/8/1801 y n° 172, Callao 17/9/1801. White a Curtis, *The London Gazette*, n° 15,455 (20-23/2/1802), pp. 4-5.

<sup>77</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 269, Callao 22/8/1801. NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims, vols. 7 y 8, ship *Asia*.

<sup>78</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 178, Callao, 5/10/1801.

<sup>79</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 269, Callao 22/8/1801 y n° 172, Callao 17/9/1801.

No obstante su victoria, la *Chance* tenía algunos problemas a bordo por la rigurosidad con que el capitán White trataba a su gente. Ello había llevado al contraмаestre y a otros tres tripulantes a desertar en Ilo, y daría lugar a la desertión de otro de sus contraмаestres y cinco tripulantes a principios de septiembre. La nave británica había seguido cruzando cerca al Callao en busca de nuevas presas, pese a haber visto reducida su tripulación a sólo 56 británicos y seis españoles. En esas condiciones, el 5 de septiembre avistó a un bergantín al que intentó capturar con sus botes. Sin haber tenido éxito en esa persecución, y luego de que el piloto al mando de uno de los botes pasara a la *Chance*, el contraмаestre William Medifield y los cinco hombres que quedaban a bordo se alejaron de su nave para dirigirse a la costa, arribando al Callao tres días después.<sup>80</sup>

Ese mismo día la *Chance* entró a Pisco y apresó al bergantín *San Rafael* y a una lancha a la que unos particulares habían colocado un cañón de 18 libras. Al tener noticia de ello, Ugarte volvió a utilizar a la *Dolly* y la *Asia*, al mando de los tenientes de fragata José Ignacio Colmenares e Ildefonso Fonseca, respectivamente. Durante 12 días cruzaron entre los 12° y 14° Sur retornando al Callao el 21 de septiembre, pero la *Chance* se alejó de la zona aprovechando una densa neblina que se presentó los días 13 y 14,<sup>81</sup> y el día 18 se arribó a Paita, donde sostuvo el enfrentamiento con la *Bretaña* y la *Castor* que ya hemos referido.<sup>82</sup>

La captura de la *Amable María* y el ataque a otras naves había motivado que se despacharan avisos a todos los puertos, entre ellos Guayaquil, donde desde hacía siete meses estaba en reparaciones el bergantín *Limeño*. Además de velar por los trabajos en su nave, el capitán de fragata Felipe Martínez había estado a cargo de la construcción de la fragata *Ciudad de Lima*, pero la larga permanencia del *Limeño* en puerto le había hecho perder a buena parte de su dotación. Al momento en que se le ordenara suspender la obra de la fragata y proceder a Santa Elena para llevar a Guayaquil las piezas de artillería rescatadas de la *Santa Gertrudis*, Martínez sólo contaba con la guarnición y una decena de hombres de mar. Lo único que podía hacer para

<sup>80</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801.

<sup>81</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 176, Callao 22/9/1801.

<sup>82</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 182, Callao 9/10/1801.

completar su dotación era recurrir a la leva de marinería de los mercantes que fuesen arribando, cosa que hizo a principios de septiembre con la *Santa Rosalía*, los tripulantes del apresado bergantín *Bonaparte*, los de la *Triunfo*, *Fuente Hermosa* y *Hércules*, y finalmente con algunos que encontró en la población.

Por la información recibida del capitán y tripulantes del *Bonaparte*, Martínez comprendió que los 18 cañones de seis libras de su nave no eran suficientes para enfrentar a los corsarios enemigos que pudiera encontrar en ruta a Santa Elena, sumándose a ello que su tripulación no había tenido oportunidad de ejercitarse en el manejo de la artillería. Para compensar esa desventaja trató infructuosamente de que lo acompañara la fragata *Bárbara*, de propiedad de Juan Bautista de Elizalde, armada con 22 cañones de seis, cuatro y dos libras. Si bien la negativa de apoyo por parte de Elizalde, de la Junta de Comercio y del propio gobernador Urbina constituía un serio revés a sus planes, Martínez se decidió a zarpar considerando que la honra del Cuerpo de Marina se veía afectada por crecientes rumores que circulaban en el puerto sobre su supuesta pasividad ante la presencia de naves contrarias en la ría.<sup>83</sup>

De esa manera, la tarde del 19 de septiembre el *Limeño* zarpó de Guayaquil y dos días después fondeó en Puná Vieja, donde tomó otros 14 hombres de las fragatas *Hércules* y *Fuente Hermosa*, que habían optado por quedarse en esa isla para evitar ser levados para el servicio naval en Guayaquil. Al caer la tarde el *Limeño* se alejó de Puná e inició el reconocimiento de la parte suroeste de la ría, hasta fondear en la noche del 22 entre la isla de Santa Clara o El Muerto, y la Punta Arenas. A eso de las cuatro y media de la madrugada siguiente los vigías del bergantín avistaron una vela que venía desde la referida isla hacia el lugar donde su nave estaba fondeada. Avisado Martínez por el oficial de guardia, alférez de fragata Juan de Pascual y Erazo, ordenó levar y preparar la gente para el combate. Una hora más tarde, cuando comenzaba a clarear, pudieron ver que se trataba de una fragata con las portas cerradas. Acortando distancias, el *Limeño* disparó un tiro sin

<sup>83</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 285, Lima 16/10/1801; legajo 33, 347, Lima 23/7/1803, ver relaciones circunstanciadas de Cortázar, Erazo y Cosío. HCA 49/42, papeles del *Limeño*, declaraciones del capitán Cayetano Varela y 12 tripulantes del *Bonaparte*, Guayaquil 11/9/1801.

bala y largó la bandera española, pero la fragata no respondió a ese pedido de identificación. Ante esto, Martínez repitió su demanda disparando una andanada con carga, para lo cual se acercó más aún, y a eso de las seis de la mañana ambas naves se encontraban a tiro de fusil. A tenor de lo indicado posteriormente por los oficiales del *Limeño*, la mal entrenada dotación del bergantín no logró ningún impacto y más bien perdieron algunos atacadores al tratar de recargar sus piezas.<sup>84</sup>

La nave británica a la que el *Limeño* estaba a punto de enfrentarse era la ya mencionada *Chance*, que con un cañón de 18 libras en popa, ocho de 12 y diez de ocho en las bandas, y dos pedreros sobre la coronación de la popa, tenía una clara superioridad artillera. Además, si bien contaba sólo con algo más de medio centenar de tripulantes, estos se hallaban mejor preparados para la acción que los del bergantín español. Con tales elementos a su favor, y luego de que la fallida andanada inicial del *Limeño* se perdiese en el mar, el capitán White ordenó bajar las portas y efectuar una primera descarga. Al tener la borda más elevada que el bergantín lograron dañarle parte de la maniobra, daño que se incrementó en la medida en que fue avanzando la acción, al punto de perder parte del palo mayor, del bauprés y de la botavara. Pese a ello, y a la mala puntería de los improvisados artilleros del bergantín, que en algunos casos tuvieron que ser reemplazados por los oficiales, la lucha se mantuvo con tesón. A tenor de lo señalado por el teniente de fragata Pedro Cortázar en su relación circunstanciada de la acción, a eso de un cuarto para las ocho vio al capitán de fragata Martínez caer entre la escotilla mayor y el portalón de estribor. Una bala de trabuco o metralla le había atravesado el brazo izquierdo y penetrado en el costado del pecho. Desmayado, fue conducido a la cámara para recibir atención por parte del cirujano Rafael Corona, recayendo el mando en Cortázar. Con una limitada capacidad de maniobra, pues parte de la arboladura se encontraba inútil, Cortázar trató infructuosamente de abordar a la *Chance*, pero la situación sólo fue empeorando en la medida en que avanzaban las horas. A eso de las diez de la mañana, habiéndose quedado prácticamente sin tacos para los cañones, y teniendo siete muertos, 17 heridos, nueve impactos en

<sup>84</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, en particular Cortázar a Ugarte, Guayaquil 6/10/1801, y relación circunstanciada de Cortázar, Lima 14/6/1802.

el casco, tres de ellos a flor de agua, y braza y media de agua en la bodega, Cortázar optó por arriar el pabellón.<sup>85</sup>

El subteniente de la Compañía Fija de San Blas José María Cosío, uno de los oficiales del *Limeño*, fue enviado a la *Chance* para formalizar la rendición. En esa misma lancha pasaron a bordo del bergantín un oficial y la dotación de presa británica, iniciándose el trasbordo de los tripulantes y guarnición de la nave española a su captora. Para evitar tener que vigilar y alimentar a tanta gente, White optó por embarcar a 49 de ellos en un falucho paiteño que habían tomado el 19. Al mando del alférez de navío Erazo, el falucho arribó a Puná Vieja, donde fueron auxiliados por el bote del navío *Milagro*, llegando a Guayaquil el día 25 a las siete de la noche.<sup>86</sup>

Mientras tanto, la *Chance* y su presa se alejaron hacia Tumbes, y en la mañana del 25 ambos buques dispararon algunas salvas de artillería en homenaje al capitán de fragata Martínez, quien había fallecido a bordo del *Limeño*. Cortázar y otro grupo de sus hombres fueron liberados al día siguiente en el río Tumbes, donde construyeron una balsa en la que arribaron a Guayaquil el 1º de octubre.<sup>87</sup>

En el combate la nave británica había tenido al menos dos muertos y un herido,<sup>88</sup> sufriendo además algunos daños en el aparejo y recibido al menos seis impactos en el casco. También se le había desmontado un cañón de ocho libras. A bordo quedaron unos pocos tripulantes del *Limeño*, entre ellos el teniente primero Bartolomé Martínez, el maestro de velas Domingo Martínez y los marineros Agustín Sepulvera y Bartolomé Rafael Gaset, alias el *Estudiante*. Los tres primeros figuran declarando en el juicio que se llevó a cabo ante la corte del vicealmirantazgo en Ciudad del Cabo;<sup>89</sup> mientras que el segundo, con fecha 24 de enero de 1802, escribió a Pedro de Iladoy, contador del *Limeño*, refiriendo los hechos posteriores a la acción. Por su carta, y por una declaración de Gaset, sabemos que ambos buques pasaron a Galápagos y luego a la isla Santa María, donde recorrieron el *Limeño* an-

<sup>85</sup> *Ibidem*.

<sup>86</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, en particular Erazo a Ugarte, Guayaquil 25/9/1801 y relación circunstanciada de Erazo, Lima 2/4/1802.

<sup>87</sup> *Ibidem*.

<sup>88</sup> White a Curtis, *The London Gazette*, n° 15,455, 20-23/2/1802, p. 185.

<sup>89</sup> HCA 49/40 (1), papeles del *Limeño*.

tes de iniciar el largo cruce hacia Ciudad del Cabo. Separados durante esa travesía, el bergantín arribó a principios de enero de 1802, mientras que la *Chance* lo hizo el 11 de febrero. El *Limeño* fue condenado y rematado en dicha localidad, siendo vendido en 8000 pesos, mientras que Gaset logró pasar al Río de la Plata con un jabeque que había sido tomado por el navío de guerra británico *Lancaster* y luego rescatado por su propietario.<sup>90</sup>

### Otras operaciones navales

En la mañana del 2 de julio de 1801 la fragata mercante *Alderney*, al mando de Diego José de la Torre, se encontraba a la altura de la isla San Lorenzo con rumbo a Pisco cuando avistó una nave que, acortando distancia, resultó ser un corsario británico con 14 o 16 cañones. A las once y media ambas naves estaban a distancia de tiro, iniciándose un combate que duró casi dos horas, hasta que la británica rompió el contacto y puso proa al Oeste. Con algunas averías, pero sin bajas, la *Alderney* viró y se mantuvo tras ella hasta las dos y media de la tarde, cuando optó por dirigirse a Pisco al comprender que no podía alcanzarla.<sup>91</sup> Este combate fue visto por los vigías del Morro Solar y de la isla San Lorenzo, por lo que Ugarte dispuso que de inmediato salieran las dos lanchas cañoneras disponibles, y a la mañana siguiente la *Castor* y el *Peruano*, con órdenes de buscar tanto a la *Alderney* como a la nave británica. Por su parte, Ugarte y su ayudante se embarcaron en el navío mercante *Milagro*, con el propósito de defender la bahía ante un poco probable ataque enemigo. Mientras tanto, la *Alderney* arribó a su destino el 8 de julio, desde donde su capitán informó a Ugarte sobre la acción que había sostenido.<sup>92</sup>

Ese mismo día zarparon la *Castor* y el *Peruano*, que habían retornado al Callao tras cruzar frente al puerto durante varios días. Sus órdenes eran

<sup>90</sup> *The London Gazette*, n° 15,455, 20-23/2/1802, p. 4. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, Gaset a Iladoy, Cabo de Buena Esperanza, 21/1/1802. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, relato del combate con la *Chance* y pérdida de la nave, hecha por Gaset, s/f.

<sup>91</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 257, Bellavista 5/7/1801.

<sup>92</sup> Ídem.

reconocer la costa entre Pisco y la isla San Félix, pues se había recibido información de la presencia de tres fragatas enemigas. Las noticias no estaban erradas, pues para ese momento se encontraban en esa zona al menos la *Fortune* y la ya mencionada *Chance*. Con 22 cañones de 12 libras y 90 tripulantes, la primera de estas naves se había puesto al habla con el ballenero norteamericano *Trial* a los 30° Sur,<sup>93</sup> y el 20 de agosto capturó frente a Chíncha al ya mencionado bergantín *Bonaparte*, que había salido del Callao una semana antes. Sus 28 tripulantes fueron retenidos a bordo del *Fortune* hasta fines de ese mes, cuando 24 de ellos fueron liberados a unas 15 millas de la boca del río Guayas. Al parecer, luego de esto la *Fortune* y su presa pasaron a reabastecerse de agua en la isla Cocos,<sup>94</sup> y es posible que ese mismo buque fuese el que se reportó en septiembre hostilizando Atacames.<sup>95</sup>

La *Castor* y el *Peruano* se mantuvieron cruzando hasta mediados de agosto, sin encontrar nave enemiga alguna, pasando luego a recoger marinería en Iquique, Ilo y Arica, puerto este último donde embarcaron algo de cobre. Sin mayores novedades, ambos buques retornaron al Callao a principios de noviembre.<sup>96</sup>

A fines de ese mismo mes el *Peruano* zarpó hacia Panamá con 130 000 pesos del situado, y con instrucciones de escoltar a la fragata *Peregrina* y traer tabaco. Luego de cumplir su misión arribó a Paita a mediados de febrero de 1802 y finalmente fondeó en el Callao el 23 de abril, trayendo 1 500 petacas de tabaco y 272 cajones de polvillo de tabaco. En la última parte del viaje se había separado de la lenta *Peregrina*, pues de haber seguido con ella hubiese tenido que retornar a Paita para reaprovisionarse de agua.<sup>97</sup> Estando a la altura de Trujillo, el 31 de marzo el bergantín sufrió un extraño accidente: persiguiendo a una albacora que salió a bordo, un pez espada atravesó el casco con su espada. Atontado por el golpe, y habiendo perdido la espada,

<sup>93</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 171, Callao 8/9/1801; n° 260, Lima 9/7/1801.

<sup>94</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 285, Lima 16/10/1801; legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, relación circunstanciada de Cortázar, Lima 14/6/1802.

<sup>95</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 201, Callao 12/11/1801.

<sup>96</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 260, Lima 9/7/1801; y Ugarte a Caballero, n° 199, Lima 4/11/1801.

<sup>97</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 203, Lima 21/11/1801; n° 335, Lima 21/11/1801; y legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 224, Lima 24/4/1802.

el pez fue capturado y posteriormente disecado para ser remitido a España. Medía 14 pies de largo, sin contar la espada, cuya longitud no se menciona.<sup>98</sup>

Poco después que el *Peruano* zarpara hacia Panamá, la *Castor* hizo lo propio con 80044 pesos 7.5 reales del situado de Valdivia, escoltando hasta Valparaíso a los navíos *Águila*, *Piedad* y *Mercedes*, las fragatas *Valdiviano*, *Sacramento* y *Carmen*, la corbeta *Infanta*, el bergantín *San Rafael* y el paquebote *Bolero*. A bordo del segundo de los nombrados iba el jefe de escuadra Luis Muñoz de Guzmán, presidente electo de la audiencia de Chile. De Valparaíso se dirigió a Valdivia, Juan Fernández y Chiloé, en compañía de la *Júpiter*, llevando además 17 sentenciados para servir en los puertos mencionados.<sup>99</sup>

Por otro lado, las dos balsas que se habían construido en 1797 para la defensa del puerto se habían desbaratado tras varios meses de estar a flote, por lo que a principios de 1801 Ugarte planteó al virrey construir otras cuatro y dotar cada una de ellas con un cañón de 24 y otro de 18 libras. Asimismo, propuso cambiar las piezas de las cañoneras pues las que portaban eran demasiado largas, lo que retrasaba su recarga, y construir un varadero para poderlas trabajar sin necesidad de vararlas, pues dicha operación las maltrataba mucho por el excesivo peso de la artillería que llevaban.<sup>100</sup> También logró que en enero de 1801 se artillara la lancha real que se empleaba para traer piedra de San Lorenzo para el muelle que se estaba levantando, contando así con tres cañoneras para la defensa del puerto. Pese a ello, dicha lancha continuó acarreado piedra hasta septiembre de ese año, cuando se adquirió la lancha que la Compañía de Filipinas tenía en el puerto para que la reemplazara en esa labor.<sup>101</sup> Ugarte también procuró mejorar el sistema de vigías, pues muchas veces las señales de los que prestaban ese servicio en San Lorenzo o en el Morro Solar no eran percibidas adecuadamente en el Callao, o no podían ser retransmitidas a Lima en un tiempo prudencial. Su propuesta no había sido atendida por O'Higgins, pero luego que este falleciera se

<sup>98</sup> Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 225, Lima 25/4/1802.

<sup>99</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 202, Lima 12/11/1801; y Ugarte a Caballero, n° 204, Lima 2/12/1801.

<sup>100</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 153, Lima 22/6/1801.

<sup>101</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 117, Bellavista 21/1/1801; y Ugarte a Caballero, n° 175, Callao 22/9/1801.

logró que la Audiencia autorizara el gasto para establecer otros dos puntos, en la huaca Pucllana y en La Legua, asignándole los recursos para poder dotar los cuatro puestos con dos segundos pilotos y tres pilotines. Ugarte consideraba que era un avance, pero que se requería de más recursos para poder establecer un sistema que se extendiese por lo menos hasta Pisco, de modo de contar con un tiempo adecuado de alerta ante la presencia de una amenaza.<sup>102</sup>

### **Corsarios propios y prisioneros británicos**

La guerra de corso era en una actividad naval llevada a cabo por particulares bajo una patente o autorización expresa de su gobierno para combatir a sus enemigos en tiempo de guerra, bajo normas específicas que estipulaban la forma como se debía conducir. Este tipo de guerra se llevó a cabo en el virreinato peruano por lo menos desde el siglo XVIII, y durante el periodo correspondiente a este capítulo estuvo regida por las ordenanzas de la Armada y por las ordenanzas de corso de 1779, con adiciones para su aplicación en América, ampliada luego con las ordenanzas de 1780, 1794, 1796 y 1801; y la ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, que habría de perdurar hasta el final del periodo colonial. El tema del corso ha merecido la atención de diversos investigadores, especialmente en la etapa de las guerras de independencia, los que han abordado extensamente diversos aspectos legales y administrativos del mismo.<sup>103</sup>

A efectos de este capítulo y este trabajo en general, baste señalar que el armar naves en corso requirió la autorización expresa del comandante del apostadero, debiendo sus propietarios cubrir los gastos referentes al armamento y tripulación. Su actividad quedaba sujeta a las normas señaladas, siendo privativo del fuero de marina el juzgar a las presas. En caso de ser condenadas, se valorizaba tanto el buque como la carga y se procedía a su

<sup>102</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 117, Bellavista 21/1/1801; y Ugarte a Caballero, n° 281, Callao 8/10/1801.

<sup>103</sup> Véase Óscar Cruz Barney *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*; y Feliciano Gámez Duarte, *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828*.

remate, distribuyéndose el resultado entre la corona y los apresadores. Por otro lado, los prisioneros debían ser tratados con humanidad y entregados al comandante del apostadero para su custodia.

No obstante lo dicho, fueron varias las ocasiones en que se trasgredió este marco jurídico por muy variados motivos. El primero fue la ausencia de patentes, pues al ser declarada la guerra con Gran Bretaña, a principios de 1797, sólo se contaba con las 20 que se habían emitido en 1793 con motivo de la declaración de guerra contra Francia, que habían sido asignadas a siete navíos, diez fragatas y tres bergantines.<sup>104</sup> Técnicamente, dichas patentes habían caducado, pues la guerra que las justificaba ya había concluido. Sin embargo, y pese a que algunas de esas naves habían disminuido su armamento o simplemente zarpaban con dotaciones reducidas para aliviar costos, Ugarte y las autoridades virreinales las aceptaron como válidas.<sup>105</sup>

Otro tema que tuvo que enfrentar Ugarte fue el referido a los juicios de las presas. La fuerza de la costumbre y la falta de una comandancia de marina con carácter permanente habían llevado a que, al inicio de la guerra, fuese la Audiencia la que juzgara estos casos. Uno de ellos fue el de la *Triumph*, capturada por el *Peruano* en abril de 1797 cerca de Pisco. Conducida al Callao, el 10 de mayo fue condenada y vendida en unos 39 000 pesos.<sup>106</sup> Sin embargo, el reparto del premio resultó complicado pues José Antonio Nacarino, dueño y maestre del paquebote *San Antonio*, disputó parte del mismo aduciendo que había entrado en contacto con la *Triumph* cerca de Arica y convencido a su capitán para que procediera a Pisco para refrescar víveres. Señalaba, además, que ambas naves habían navegado en conserva desde Quilca y arribado a Pisco al ocaso del 8 de abril, siendo su intención apoderarse de la fragata británica con ayuda de los milicianos del puerto. Esa misma noche arribó la lancha del *Peruano* y frustró sus intentos, por lo que

<sup>104</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, Asuntos Varios, Lima 15/10/1799, bajeles nacionales del Comercio del Mar del Sur correspondientes al Apostadero de Marina del Callao de Lima.

<sup>105</sup> Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 18, 24/9/1799; y legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo Vivero a O'Higgins, *Peruano* 15/5/1797.

<sup>106</sup> Ídem, legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo decreto de O'Higgins, *Lima* 10/5/1797.

parte del mérito de la captura le correspondía y, en consecuencia, también era merecedor del premio.<sup>107</sup>

Al asumir el mando del Apostadero Ugarte se encontró con esta situación, que atentaba contra las normas navales y contra las ordenanzas de corso que establecían que el juicio de las presas era algo privativo de la comandancia de marina. No obstante, la Audiencia continuó viendo estos casos, en particular cuando las presas eran de los corsarios del Consulado. Esto fue lo que sucedió con la *Pegasus*, nave norteamericana capturada en enero de 1801, condenada en julio y rematada poco después. Ugarte protestó contra este hecho, informando sobre el caso al ministro de Marina, con lo que logró que el 11 de enero siguiente se instruyera al virrey Avilés de que todo buque capturado debía ser sometido a causa por la Junta de Marina del Apostadero del Callao.<sup>108</sup>

Otro tema en el que debió intervenir Ugarte fue el referido al eventual rescate de una nave capturada. Las ordenanzas estipulaban que en condiciones excepcionales su maestre o propietario podía realizar dicho rescate aceptando pagar el monto que pactara con su captor una vez concluida la guerra. Esto es lo que había hecho Orué en 1797, cuando su fragata *África* fue capturada, pero la situación varió en julio del siguiente año, luego que el pequeño mercante nacional *Gran Señor* llevara a cabo una operación similar en el puerto de Quilca. El virrey O'Higgins desaprobó este hecho, pues consideraba que alentaría el corso enemigo, señalando que sólo podrían llevarse a cabo esos rescates en alta mar y sin fijar precio, dejando esto para el final de la guerra.<sup>109</sup> A esta restricción se sumó el acuerdo de los gobiernos español y británico del 31 de marzo de 1801, estipulando que no se admitiría palabra de honor de los pilotos y capitanes de corsarios menores de 14 cañones.<sup>110</sup>

La captura de naves británicas conllevó un problema adicional, pues hubo que encontrar una forma adecuada de disponer de un creciente nú-

<sup>107</sup> Ídem, legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo Nacarino a O'Higgins, Lima 2/5/1797.

<sup>108</sup> AGMAB, Corso y Presas 2513, legajo 5231, Ugarte a Cornel, n° 262, Lima 19/7/1801; Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 267, Callao 5/8/1801.

<sup>109</sup> AGMAB, Corso y Presas 2513, legajo 5216, O'Higgins al ministro de Marina, n° 26, Lima 23/8/1798.

<sup>110</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 340, Lima 3/1/1802.

mero de prisioneros. Si bien estos eran regularmente canjeados en Europa y el Caribe, la situación era bastante más complicada en las distantes costas del Pacífico. Esto sólo se comenzó a llevar a cabo en 1800, motivando que durante casi tres años numerosos británicos se quedaran en el Perú. Como se verá, durante algún tiempo permanecieron reclusos en Lima y en el Callao, pero poco a poco fueron integrándose a las actividades económicas locales, no faltando varios intentos de fuga.<sup>111</sup>

Para marzo de 1797 los prisioneros británicos sumaban unos 140, cifra que se elevó en los meses siguientes por encima de los dos centenares. Inicialmente fueron ubicados en el convento de San Pedro, en Lima, gozando los capitanes y pilotos de algunas libertades, mientras que los tripulantes permanecían encerrados. Con el transcurrir de los meses, algunos de estos prisioneros se dedicaron a manufacturar y vender sombreros de paja, empleando esos recursos en licores o para mejorar su comida. Sin embargo, su creciente libertad de movimiento generó algunos problemas con los limeños, motivando que se les enviara al Callao, donde se les ubicó en el fuerte San Miguel, pudiendo moverse con alguna libertad en el puerto. Al pasar los meses, cuando ya eran más de 200 y se temía que intentaran amotinarse, fueron nuevamente trasladados a Lima y reclusos en el local de la Aduana. Pero esta situación no duró mucho tiempo, pues eventualmente los oficiales pudieron salir bajo la fianza de algún vecino, mientras que un creciente número de marineros pasó a ejercer diversos oficios, empleándose algunos en las obras del camino al Callao, e incluso no faltaron los que se embarcaron en los buques mercantes. Para mediados de 1798 fueron trasladados nuevamente, esta vez al Cuartel de Caballería, mientras que unos 40 fueron enviados a Tarma y luego a Cerro de Pasco.<sup>112</sup>

Pese a todas las precauciones y traslados mencionados no faltaron los prisioneros que lograron evadirse. Uno de ellos logró hacerlo tempranamente, en 1797, pues para noviembre de ese año Samuel Enderby, propietario de la nave en la que dicho tripulante había servido, le escribía a George Chalmers sobre la captura de la misma indicándole que había tomado noticia de ello a

<sup>111</sup> Christopher G. Maxworthy, "British Whalers, Merchants and Smugglers, Contraband Trade on the Pacific Coast of South America 1783-1810", pp. 77-86.

<sup>112</sup> AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, carpeta 3, legajo 4. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 31-38, 52 y 65.

través de un tripulante que logró escapar y atravesar el continente, logrando eventualmente arribar a Londres.<sup>113</sup>

Entre los varios intentos de fuga, fueron notables los llevados a cabo por el marinero Jack Choyce, quien había sido apresado en el *Lydia* en enero de 1797. Su libro autobiográfico *The Log of a Jack Tar* refiere no sólo dichos intentos sino también sus diversos viajes por el interior del país, desde su captura en Paita y su estada inicial en Piura, el viaje por tierra hasta Lima, su envío a Tarma, su servicio a bordo de un buque mercante peruano, así como su posterior estada en Galápagos y en Juan Fernández.

Su primer intento de escape se produjo a principios de noviembre de 1797, cuando con otros ocho prisioneros logró apoderarse del bote de la Capitanía de Puerto y tomar rumbo norte, con la intención de alcanzar Galápagos, donde esperaban embarcarse en un buque británico o norteamericano. Tras recalar en Chancay y Huarmey, Choyce y sus compañeros fueron capturados en Culebras el 5 de ese mismo mes por una partida de milicianos.<sup>114</sup> Algunos meses más tarde llevó a cabo un nuevo intento de escape, logrando apoderarse de un bote en el que llegaron hasta Huanchaco, donde fueron apresados por los tripulantes del bergantín *África* y enviados primero a Trujillo y luego al Callao.<sup>115</sup>

El deseo de fugar no era compartido por todos los detenidos, pues algunos encontraban las condiciones de vida en la América española más adecuadas que las de su lugar de origen. Tal habría sido el caso de 17 católicos irlandeses que en 1798 se ofrecieron para colonizar una zona cercana a Valdivia.<sup>116</sup>

Lo concreto es que al margen de los intentos de fuga y de los deseos de permanencia, el gobierno británico inició gestiones ante su par español para que se repatriase a los detenidos en el Perú, logrando que se emitieran órdenes en ese sentido tanto en 1798 como en 1799. Pese a ello, y al interés del propio Ugarte por sacarlos del virreinato, existían problemas de orden

<sup>113</sup> <http://www.whales.org.au/published/whalemen/chapter2.html>.

<sup>114</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 13/3/1801, Ugarte a Cornel, n° 86, Bellavista 12/8/1800. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 17, cuaderno 1, legajo 8. Choyce, *The log of a Jack Tar...*, pp. 39-48.

<sup>115</sup> Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 86-88.

<sup>116</sup> Ídem, p. 80.

práctico para despachar tan crecido número de británicos hasta Panamá, hacerlos cruzar el istmo y finalmente enviarlos a Jamaica. Llevarlos juntos podía resultar peligroso y demandaría una fuerte escolta, así que la opción fue irlos enviando en grupos relativamente reducidos.<sup>117</sup>

Sin embargo, antes de que ese proceso se iniciara, el 10 de marzo de 1800 Choyce y otros 15 prisioneros que trabajaban en los mercantes *Piedad* y *Begoña*, a los que se unieron cinco prisioneros que estaban en Lima y tres pilotos de las presas del *Atlante*, “escapados de este castillo” del Callao, se apoderaron de uno de los botes del *Piedad* y se alejaron del puerto con rumbo norte. Su intención era capturar a la fragata *Jesús María*, que regularmente artillada había salido para Huacho cinco días antes. Al tomar conocimiento de estos hechos, Ugarte envió en su persecución al falucho del Resguardo y al *Atlante*, despachando además mensajeros a lo largo de la costa.<sup>118</sup> Luego de recalar en Huacho y Culebras, cerca de Huanchaco los fugados lograron capturar al *San Pedro*, dirigiéndose luego a Galápagos, donde se unieron al *Henry*. Como ya se ha referido al tratar sobre este corsario británico, tras quemar al *San Pedro* en Santa Elena, apresó al *San Ramón* y pocos días después fueron a su vez capturados por la *Castor*, luego de un reñido combate.<sup>119</sup>

Mientras estos hechos tenían lugar, el 23 de marzo de 1800 el gobierno español dispuso que se liberase a los prisioneros británicos. En cumplimiento a esta orden, en los meses siguientes más de un centenar de ellos salió del virreinato en embarcaciones mercantes,<sup>120</sup> mientras que otros fueron embarcados en la *Santa Leocadia* y el *Peruano* con destino a Panamá para que de ahí procediesen a Jamaica. Como ya se señaló al tratar del naufragio de esta fragata, este grupo tuvo que aguardar algunos meses antes de recuperar su libertad.

<sup>117</sup> Maxworthy, “British Whalers...”, pp. 79-80.

<sup>118</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 13/3/1801, Ugarte a Cornel, n° 86, Bellavista 12/8/1800.

<sup>119</sup> Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 112-124.

<sup>120</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 13/3/1801, Ugarte a Cornel, n° 86, Bellavista 12/8/1800.

## Incidentes con el virrey

Desde el inicio de su gestión como comandante del Apostadero Ugarte debió enfrentar cierto grado de hostilidad por parte del casi octogenario virrey O'Higgins, pues el control que hasta entonces este último había ejercido sobre las actividades navales era ahora competencia de esa nueva autoridad, que además respondía directamente al Ministerio de Marina, en Madrid. Detentaba un poder paralelo al que usualmente habían ejercido los virreyes, lo que pronto dio paso a fricciones de diverso tipo. Estas se hicieron más frecuentes en la medida en que O'Higgins continuó disponiendo de las naves del Apostadero así como de las presas, llegando incluso a cambiar de destino a algunos de los oficiales asignados al Callao. La relación entre ambas autoridades se tornaba más crítica en los temas referidos a los gastos necesarios para el funcionamiento del Apostadero, pues si bien la Junta de Marina tenía independencia para resolver los temas navales, aquellos que implicaban gastos debían ser sometidos a la aprobación del virrey.

Los primeros incidentes se presentaron entre agosto y septiembre de 1799, en torno a algunos temas algo triviales, como los honores que le correspondían a Ugarte, quien se quejaba de que el virrey "le mandó informar por decretos marginales como a un cualquiera". A ello añadió que no le había respondido un oficio que le enviara desde Manta remitiendo claves para los vigías de la costa, le había requerido que le pidiese permiso por escrito para colocar carteles en las piezas de marina que se conservaban en los almacenes del Real Felipe, y había desconocido los pasaportes que emitía a los individuos del Apostadero para que pasaran al interior del país. Pero también hubo incidentes sobre temas más sustantivos, como el despacho de los bergantines *Peruano* y *Limeño* a Panamá con el situado, la no formalización del envío de la *Santa Leocadia* con el situado a Valdivia y el que el virrey hubiese informado al Consulado antes que a la Comandancia de Marina sobre la presencia de corsarios enemigos cerca de la costa.<sup>121</sup>

Ambas autoridades se quejaron ante su respectivo ministerio, señalando el virrey O'Higgins que Ugarte se había dirigido a él en términos no sólo exage-

<sup>121</sup> Ídem, legajo 27, carpeta sobre incidentes del comandante de Marina con el virrey del Perú, O'Higgins a Lángara, Reservada n° 39, Lima, 26/10/1799, anexo Ugarte a O'Higgins, n° 44, Lima 15/10/1799.

rados sino incluso ofensivos, al punto que uno de sus oficios le parecía “obra de algún hombre confuso y acalorado por algún maligno”. Si bien O’Higgins señala que le brindaría todo el apoyo que estuviera en su poder, lo cierto es que la escasa fuerza de la que Ugarte podía disponer, y la lejanía del gobierno central, lo llevaron a actuar con creciente desdén hacia el jefe naval. En un oficio que le envió al ministro de Marina sobre este tema, O’Higgins refiere que “el comandante aspira a una completa independencia de los virreyes”, habiéndole cursado 49 oficios en los escasos dos meses que lleva en el cargo, generando además un serio incidente con los navieros al haber dispuesto algunas medidas sin consultarle previamente.<sup>122</sup>

Lejos de mejorar, la relación entre el virrey y el comandante de Marina continuó deteriorándose en los meses siguientes. Así, cuando en septiembre de 1799 Ugarte propuso armar como urca a la *Levante*, dotándola con 12 cañones, y modificar el armamento de la *Castor*, aumentando su dotación a 50 hombres, para que pudiesen estar en condiciones de defender el puerto, O’Higgins simplemente no le contestó.<sup>123</sup> Igual ausencia de respuesta mereció la propuesta realizada ese mismo mes para artillar el lanchón del Rey, el de la Compañía de Filipinas y el de la *Santa Leocadia* con piezas de 24, 18 y 12 libras, respectivamente, reforzando de esa manera la capacidad de defensa del puerto.<sup>124</sup>

Otro aspecto en el que se presentaron incidentes fue en el destino dado por O’Higgins a algunos de los oficiales asignados al Apostadero, entre ellos el primer cirujano Bartolomé Coronilla, quien había llegado al Callao en 1795 como dotación de la *Astrea*, atendiendo a O’Higgins desde que este subió a bordo en Valdivia para asumir el mando del virreinato peruano. Desembarcado para servir en el Hospital de Bellavista, en octubre de 1797 Coronilla pasó a revistar en el Batallón de la Reina Luisa, que se extinguió en marzo de 1799, pero en la práctica estaba a órdenes del virrey. A la muerte de este último, en marzo de 1801, Ugarte dispuso que se embarcase en la *Castor*, en lugar del cirujano provisional Mariano Rivera, pero Coronilla se resistió alegando inicialmente tener una hernia en la ingle izquierda, para después apelar

<sup>122</sup> *Ibidem*

<sup>123</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, Ugarte a Lángara, n° 23, Callao 8/10/1799; n° 32, Callao 5/12/1799; y n° 35, Bellavista 10/12/1799.

<sup>124</sup> *Ibidem*, legajo 26, Carpeta 1799, Ugarte a Lángara, n° 21, Lima 7/10/1799.

ante la Audiencia regente señalando ser médico titular del hospital del Espíritu Santo, por nombramiento del difunto virrey. La Audiencia opinó a su favor, lo que generó la natural protesta del comandante del apostadero.<sup>125</sup> Otro caso del mismo género fue la designación del piloto José de Moraleda como comandante de la corbeta *Castor*, dejando de lado su función primaria como ayudante del Cuerpo de Pilotos. Si bien Moraleda cumplió adecuadamente sus funciones como comandante de dicho buque, realizando además el levantamiento del archipiélago de Galápagos, en abril de 1801 Ugarte dispuso que dejara dicho mando y retomara sus funciones pues el apostadero está<sup>126</sup>

tan necesitado hoy de pilotos, como ningún otro establecimiento marítimo, que es lo que más me hace desear la mejor forma de esta escuela náutica, sin libros todavía para la enseñanza de sus alumnos; y casi segregada de esta comandancia y unida al virreinato, que no es lo más favorable a su instituto, como participé a S.M. por la dirección general de la Armada en 15 de febrero último.

Lo cierto es que las fricciones entre el virrey y el comandante del apostadero reflejaban un serio conflicto de competencias, y esto fue adecuadamente percibido por el gabinete madrileño, dando lugar a dos reales órdenes de fines de agosto de 1800 llamando la atención a ambas autoridades para que pusieran todo de su parte para evitar ese tipo de situaciones.<sup>127</sup> Pero al margen de las buenas intenciones del gobierno central, la relación entre ambas autoridades continuó tensa, especialmente en torno a los gastos y al manejo de los recursos de los almacenes de Marina. Vanas fueron las reiteradas veces que se instruyó al octogenario O'Higgins para que dejara que Ugarte pudiese ejercer las atribuciones que le correspondían, generando tan sólo reiterados reclamos por parte de este último sobre la imposibilidad de cumplir sus funciones a cabalidad en esas condiciones.<sup>128</sup>

<sup>125</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 250, Bellavista 18/6/1801; y 243, Lima 23/5/1801.

<sup>126</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 137, Bellavista 2/5/1801.

<sup>127</sup> Ídem, legajo 27, carpeta sobre incidentes del comandante de Marina con el virrey del Perú, San Ildefonso 20/8/1800, dos borradores de la misma fecha dirigidos uno al virrey del Perú y otro al comandante de Marina del Callao.

<sup>128</sup> Ídem, legajo 28, 22/5/1801, incidentes entre el Comandante de Marina del Callao de Lima y el virrey del Perú.

La muerte del virrey, acaecida en marzo de 1801, modificó un tanto la situación, pero no evitó que se presentaran nuevas fricciones con el oidor decano Manuel Arredondo y Pelegrín, regente hasta el arribo del nuevo virrey, el teniente general Gabriel de Avilés, quien se encontraba ejerciendo dicho cargo en el Río de la Plata. Durante los ocho meses que duró este interinato la Audiencia consideró que tenía todas las atribuciones correspondientes al virrey, entre ellas el tratamiento de alteza; y con esa presunción procuró someter a su control a la Comandancia de Marina, llegando a prohibir que publique bandos sobre temas de su competencia fuera del Callao, e incluso en ese caso debía indicar que era con su autorización.<sup>129</sup>

Buscando mejorar la tensa relación inicial con el nuevo gobierno, en mayo de 1801 Ugarte pidió la opinión del jefe de escuadra Luis Muñoz de Guzmán, quien residía en Lima desde 1796 luego de haber dejado la presidencia de la Audiencia de Quito.<sup>130</sup> No sabemos hasta qué punto dichos consejos le fueron útiles, pero lo cierto es que la situación fue mejorando para el Apostadero. Esto le permitió a Ugarte llevar a cabo algunas propuestas que en los meses anteriores había planteado, como la construcción de una casa para el vigía de San Lorenzo y de un pequeño varadero para las lanchas cañoneras.<sup>131</sup> Asimismo, logró que el gobernador del Real Felipe le cediera unos ambientes en el castillo, afincándose de esa manera en el Callao, pues hasta entonces había tenido que alojarse en Lima.<sup>132</sup>

Las relaciones con el virrey Avilés tampoco estarían exentas de dificultades, como se verá en el siguiente capítulo, pero la situación sería diferente, pues poco después de entrar en posesión de su cargo llegó a Lima la noticia de haberse suscrito en Londres los preliminares de la paz entre Francia y Gran Bretaña. La paz definitiva fue firmada en Amiens el 27 de marzo de 1802, poniendo fin a cinco años de guerra en Europa.

La historiografía colonial ha prestado poca atención al impacto de las guerras europeas en nuestro ámbito, que afectaron esencialmente al comercio regional

<sup>129</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 268, Callao 15/8/1801; Ugarte a Caballero, n° 284, Lima 10/10/1801.

<sup>130</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 142, Callao 21/5/1801.

<sup>131</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 147, Bellavista 9/6/1801.

<sup>132</sup> Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 264, Callao 1/8/1801.

y al que se realizaba con la metrópoli. La presencia de balleneros extranjeros en el Pacífico Sur llevaba ya algunos años, constituyendo una creciente preocupación por el contrabando que algunas de esas naves realizaban. Al iniciarse la guerra con Gran Bretaña se logró capturar a varios balleneros de ese país, cuyos capitanes simplemente desconocían la situación de conflicto, pero muy rápidamente comenzaron a arribar naves británicas provistas de patente de corso, lo que les permitía dedicarse tanto a la caza de ballenas y focas como a capturar naves mercantes y hostilizar algunos puertos. No faltaron los buques británicos dedicados exclusivamente al corso, como fue el caso de la *Chance*, que constituyeron una amenaza mayor, incluso para las naves reales.

Pese a los esfuerzos de los sucesivos comandantes de Marina, el escaso número de buques y limitados recursos disponibles resultaban insuficientes para proteger el vasto Pacífico Sur, lo que se tornó crítico tras la pérdida de la fragata *Santa Leocadia* y del bergantín *Limeño*. Todo ello obligó a los navieros a recurrir al corso para proteger sus intereses, actuando en algunos casos con mayor eficiencia que la propia armada.

La presencia de prisioneros británicos en el ámbito virreinal deja ver otra faceta de la guerra y de la sociedad peruana de la época. Con el correr del tiempo, la inicial reclusión a la que fueron sometidos se tornó menos rígida y si bien muchos de ellos fueron repatriados, eventualmente algunos terminaron por incorporarse a la economía local, se asentaron en el país e incluso sirvieron a bordo de los buques locales.

En síntesis, la vastedad del Pacífico Sur, la magnitud de la amenaza representada por los numerosos corsarios enemigos y los limitados medios navales, hacían imposible defenderlo adecuadamente. Esto se iría tornando más crítico en los años posteriores, amenazando el control de las comunicaciones marítimas del virreinato, y con ello su economía.

