

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 7

## Un respiro y el reinicio de la guerra (1802-1808)

La relativa tranquilidad que la Paz de Amiens trajo al Pacífico Sur fue aprovechada por armadores británicos y norteamericanos para incrementar la presencia de naves dedicadas a la caza de ballenas y lobos en la zona, así como al comercio con la costa del Noroeste, pero muchas de ellas se dedicaban también a la más lucrativa actividad del contrabando. Los pocos buques asignados al apostadero del Callao debieron continuar activos para conjurar ese nuevo peligro a la seguridad regional, en un contexto en el que Ugarte debió alejarse en 1803 por haber sido ascendido a jefe de escuadra y nombrado nuevo comandante de Marina el brigadier Joaquín de Molina. El arribo de Molina demoró varios años, lapso durante el cual el capitán de fragata José Pascual de Vivero ejerció el mando interino, enfrentando los mismos problemas que su predecesor, en una posición más desventajosa respecto al virrey por su menor jerarquía.

La guerra entre Gran Bretaña y Francia se reinició en marzo de 1803, y en ese contexto se produjeron algunos actos de hostilidad británicos contra naves españolas tanto en el Pacífico como en el Atlántico, siendo el más notable la captura del llamado convoy de Lima, a fines de 1804, dando origen a una nueva guerra entre España y Gran Bretaña.

En ese contexto, en 1806 asumió el cargo de virrey Fernando de Abascal, debiendo enfrentar la presencia de un creciente número de corsarios y también naves contrabandistas enemigas, alentados por las operaciones británicas en el Río de la Plata, así como la incursión de un buque de guerra, la fragata *Cornwallis*.

El secuestro de la familia real española en Bayona y el levantamiento del pueblo madrileño del 2 de mayo de 1808 contra los franceses dieron inicio a la llamada guerra de independencia española, pero también marcaron el

punto de partida de las guerras de independencia americanas. El primero de estos hechos trajo consigo no sólo la paz sino la alianza con Gran Bretaña en su lucha contra Napoleón, marcando así el final de una era y el inicio de otra en el enorme espacio americano.

### El convoy de Lima

En febrero de 1802, una vez que los gobiernos de Gran Bretaña y España acordaron poner fin a la guerra que sostenían desde 1797, se dispuso que la fragata *Santa Rufina*, al mando del capitán de fragata José de Quevedo, zarpara de Cádiz con destino al Callao llevando un cargamento de azogue y la noticia de la paz.<sup>133</sup> La única novedad reportada por Quevedo a su arribo al puerto peruano, en junio de ese año, fue la pérdida de un hombre durante el cruce del Atlántico; pero tres de sus oficiales dejaron entrever al brigadier Ugarte, a cuyas órdenes habían servido en América del Norte, que se habían producido serias fricciones a bordo. A raíz de esta información, Ugarte dispuso que Quevedo le alcanzara un extracto del diario de navegación y los diarios de los oficiales y guardiamarinas. No deseando que dichos diarios dejaran al descubierto los problemas que habían ocurrido a bordo, Quevedo dilató durante varias semanas la entrega de los mismos, al punto que Ugarte consideró que estaba desconociendo su autoridad, informando tanto al virrey Avilés como al ministro de Marina sobre esta incómoda situación.<sup>134</sup>

Este incidente generó una creciente tensión entre ambos jefes navales, en momentos en que las relaciones entre el virrey Avilés y Ugarte también se tornaban más difíciles. En ese contexto, en enero de 1803 Avilés dispuso que se diese alojamiento a bordo de la fragata a cinco pasajeros, sin participarle de este hecho a Ugarte. Quevedo, por su parte, sólo informó de ello al momento de zarpar, el 23 de enero de 1803, motivando una amarga queja de Ugarte, agravada porque entre los pasajeros se encontraban algunos de los navieros que habían desconocido el reglamento de policía del

<sup>133</sup> Avilés, *Memoria de gobierno*, p. 77.

<sup>134</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta comisión de la fragata *Santa Rufina* a Lima.

puerto que la Comandancia de Marina había puesto en vigencia en agosto de 1799. Estos hechos dieron origen a una real orden que indicaba al virrey que debía canalizar a través del comandante de marina todos los asuntos referidos a dicho ramo, y también llamaba la atención a Quevedo.<sup>1</sup>

Pero al margen del cese de las hostilidades con Gran Bretaña también era necesario que las posesiones americanas restablecieran el necesario flujo de remisiones de recursos a la corona, suspendido durante buena parte del conflicto. Para apoyar y también apurar dichas remisiones, en noviembre de 1802 se dispuso que algunas fragatas de la Real Armada zarparan a diversos puertos americanos. De ese modo, la *Santa Clara* y la *Nuestra Señora de las Mercedes* salieron a fines de febrero siguiente de Ferrol con destino al Callao, separándose en medio de una tormenta que dañó la arboladura de la *Mercedes* forzándola a arribar a Montevideo. La *Santa Clara* continuó su travesía y llegó al Callao el 21 de julio de 1803, mientras que su consorte continuó su viaje a fines de mayo, arribando al puerto peruano a principios de agosto. Pocos días antes había ingresado al puerto la fragata *Nuestra Señora de la Asunción*, que había salido de Cádiz en enero de ese mismo año.<sup>2</sup>

Ascendido a jefe de escuadra en febrero de 1803, Ugarte debía retornar a España, siendo nombrado para reemplazarlo en el mando del apostadero del Callao el brigadier Joaquín de Molina. Dado que este último jefe demoraría en asumir sus funciones, en julio se dispuso que una vez reunidas las tres fragatas mencionadas Ugarte zarpara al mando de ellas, dejando al capitán de fragata José Pascual de Vivero como comandante interino del Apostadero. En cumplimiento a estas órdenes se iniciaron los preparativos para el viaje de regreso, junto con la fragata mercante *Joaquina*, zarpando a principios de abril de 1804 con casi 1 500 000 de pesos de la Real Hacienda y de particulares. La división se dirigió a Montevideo, donde debía ponerse a órdenes del jefe de escuadra José de Bustamante, quien dejaba el mando de ese apostadero para pasar a España. Las naves de Ugarte sufrieron al-

<sup>1</sup> Los pasajeros en cuestión eran Ramón de Rosas, Juan Miguel de Castañeda, Salvador de Oliva, Antonio Avendaño y Alonso Ondina. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 11/1/1805, doc. 35, Ugarte a Grandallana, n° 300, Lima 25/1/1803 y real orden del 16/8/1803.

<sup>2</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 351, Lima 26/7/1803; y n° 353, Lima 9/8/1803.

gunas averías al doblar el cabo de Hornos, arribando a Montevideo luego de dos meses de navegación. En ese puerto se encontraban las fragatas *Medea* y *Fama*, a las que se transbordó lo que habían traído del Callao la *Asunción* y la *Joaquina*, por no encontrarse en condiciones de efectuar el cruce del Atlántico de manera segura. Por otro lado, la deteriorada salud de Ugarte llevó a que desembarcara en Montevideo, donde falleció el 28 de septiembre.<sup>3</sup>

Con su insignia a bordo de la *Medea*, y con casi 5 000 000 de pesos repartidos en las cuatro fragatas a su mando, Bustamante zarpó del puerto rioplatense el 9 de agosto de 1804 con destino a Cádiz. La travesía no presentó mayores novedades hasta el 5 de octubre, cuando a la altura del cabo Santa María, la *Santa Clara* avistó cuatro fragatas británicas. Se trataba de una división al mando del comodoro Graham Moore formada por la *Indefatigable*, *Lively*, *Amphion* y *Medusa*, que al igual que las escuadras de Horatio Nelson en el Mediterráneo, de Alexander Cochrane frente a Ferrol, y de John Orde frente a la costa andaluza, tenía órdenes de detener a los buques españoles que arribaran procedentes de Montevideo. Dichas instrucciones formaban parte de una calculada estrategia británica para empujar a España a abandonar su neutralidad en el conflicto que desde 1803 se había reiniciado entre Gran Bretaña y Francia.<sup>4</sup>

Requerido a entregar sus naves, Bustamante se negó a ello y se dispuso a entablar una desesperada defensa contra una fuerza claramente superior. A poco de iniciado el combate estalló la santabárbara de la *Mercedes*, destruyendo totalmente a la nave y dejando un claro en la línea española que permitió que la *Medea* fuese atacada por ambas bandas y forzada a rendirse. Apenas 15 minutos después la *Santa Clara* también se rindió, mientras que la *Fama*, que había forzado velas para tratar de escapar, fue alcanzada por dos fragatas británicas e igualmente tuvo que arriar su pabellón. Luego de siete días de reparaciones, la *Medea* y la *Santa Clara* se dirigieron a Plymouth, a donde

<sup>3</sup> Francisco de Paula Pavía, *Galería Biográfica de los Generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, III, pp. 610-611. Ugarte a Grandallana, Montevideo 8/6/1804, en José Ignacio González-Aller Hierro, *La Campaña de Trafalgar 1804-1805*, I, p. 149-154.

<sup>4</sup> González-Aller, *La Campaña de Trafalgar...*, I, pp. 173-176. Julian S. Corbett, *The Campaign of Trafalgar*, pp. 16-17.

ingresan el 19 de octubre, mientras que la *Fama* había arribado a Portsmouth dos días antes.<sup>5</sup>

Este acto de hostilidad, seguido por otros ataques a buques españoles, llevó a que el 12 de diciembre de 1804 España declarase la guerra a Gran Bretaña, iniciándose así la campaña que habría de concluir en su fase naval en el combate de Trafalgar.<sup>6</sup> El estallido de la guerra tornó prácticamente imposible hacer remisiones sustantivas de caudales, iniciándose una etapa de acumulación local de capitales, algunos de los cuales fueron derivados a la adquisición de bienes europeos que desde finales del siglo precedente venían siendo ofrecidos por balleneros británicos, norteamericanos y franceses que ingresaban a puerto bajo diversos pretextos. La guerra europea benefició a los norteamericanos dedicados a esta actividad, por lo que vale la pena abordar el conjunto de siete años que corre desde los preliminares de la Paz de Amiens hasta la alianza con Gran Bretaña en 1808.

## Contrabando

Si bien la paz había significado dejar de ocuparse de la protección del Pacífico Sur contra las actividades de los corsarios británicos, no tuvo mayor efecto sobre el creciente contrabando que venían realizando balleneros británicos, norteamericanos y los pocos franceses que arribaron en los dos años que duró. Por ello, las naves asignadas al Apostadero se mantuvieron bastante atareadas tratando de controlar esa actividad ilícita.

El comercio de pieles en la costa del Noroeste se fue agotando hacia finales del siglo XVIII, en la medida en que la población de nutrias disminuyó, y este tráfico, que había sido iniciado por comerciantes rusos y británicos, y que eventualmente atrajo buques de otras banderas, terminó siendo controlado por los norteamericanos, especialmente por los armadores de Boston.

<sup>5</sup> Fernández Duro, *Armada Española...*, VIII, pp. 264-269 y 280. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, entrada Gabriel de Avilés, I, p. 416.

<sup>6</sup> El reciente descubrimiento de los restos de la *Mercedes* por una compañía de rescate anglosajona ha dado nueva notoriedad a este hecho, llevando a que el gobierno español inicie una acción judicial en su contra y a que el gobierno peruano también se interese en el asunto, por provenir parte del tesoro rescatado de comerciantes asentados en Lima.

Cualquiera que fuese el punto de partida de las naves dedicadas a esa actividad, la prolongada navegación hasta la costa del Noroeste no estaba exenta de oportunidades de hacer algún dinero extra en la caza de lobos o incluso de ballenas, o de tentar suerte con el contrabando en los no muy vigilados dominios españoles. Bajo el pretexto de obtener víveres, agua, leña o abrigo, o de llevar a cabo reparaciones, arribaban a diversos puertos hispanoamericanos, donde los comerciantes locales aprovechaban esa oportunidad para comprar bienes prohibidos pero apetecidos por la sociedad colonial. Naturalmente, el virrey peruano pronto se percató de esta situación, que replicaba en mayor escala lo que había venido sucediendo con los buques británicos a principios de la década de 1790, por lo que dispuso que las autoridades locales negaran todo apoyo a los buques extranjeros, precisando que, de ser indispensable, este tipo de auxilio sólo se brindaría en el Callao.

La mayoría de los capitanes norteamericanos dedicados a esta actividad hicieron poco caso de este tipo de advertencia de las autoridades locales, limitándose las más de las veces a moverse de una rada a otra para continuar contrabandeando. No obstante, no faltaron los que pretendieron imponer su actividad empleando la fuerza para ello, como se irá viendo en los casos que ilustran este tema. Con el correr de los años, algunos armadores norteamericanos optaron por dejar de lado el comercio con la costa del Noroeste o la caza de ballenas o lobos, despachando sus naves al Pacífico con la única intención de contrabandear, como lo demuestran las quejas que eventualmente fueron presentadas por sus propietarios al gobierno español, muchas de las cuales fueron desestimadas por las propias autoridades norteamericanas.<sup>7</sup>

Algunos de los buques norteamericanos detenidos antes de la Paz de Amiens han sido ya mencionados en el capítulo precedente, correspondiendo a una etapa en que la mayoría de sus armadores aún se encontraban entusiasmados con el comercio de pieles, lo que implicaba arribar a la costa del Noroeste y luego dirigirse a China. Para finales del siglo XVIII la actividad ballenera y lopera había pasado a ser la principal razón de la presencia de

<sup>7</sup> Estos casos se encuentran en NARA, RG 76, Spain. Véase también el trabajo de F. W. Howay, "An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade".

naves de esa bandera en el Pacífico Sur, labor que les demandaba una media de dos años. En ese largo periodo no sólo debían llevar a cabo su labor sino, además, proveerse de alimentos frescos y agua, lo que los llevaba a recalar con regularidad en algunas islas y eventualmente en puertos americanos. Fue así que en los primeros años del siglo XIX la presencia de esos buques comenzó a ser más frecuente, especialmente en los puertos de la capitania general de Chile, donde la inicial ayuda humanitaria fue transformándose rápidamente en una creciente operación comercial que involucraba no sólo a los comerciantes sino también a las autoridades locales.

En 1800 varios de esos buques fueron detenidos al encontrárseles dinero o carga sospechosa a bordo. Entre ellos el bergantín *Betsey* y los balleneros *Mars* y *Katherine*, a los cuales se les decomisó el dinero o la carga antes de ser liberados.<sup>8</sup>

Algo similar sucedió con la *Diana* y el *Asia*, arribados al Callao en diciembre de 1800 y en enero siguiente. Habían salido de Filadelfia con productos norteamericanos de propiedad del intendente general de Cuba, Alejandro Ramírez, consignados al capitán general de Guatemala, debiendo entregarlos en Sonsonate antes de proseguir hacia la costa del Noroeste y China. Detenidos por orden del virrey Avilés, la carga les fue confiscada y vendida antes de dejarlos partir.<sup>9</sup> A fines de mayo de 1801 arribó otra nave con carga para Guatemala, se trataba del bergantín *Dolly*, que ingresó a puerto para reaprovisionarse y conocer la suerte que habían seguido las otras dos naves, pues todas ellas habían sido despachadas por el mismo grupo de comerciantes. En el puerto sólo estaba el *Asia*, y el *Dolly* fue igualmente retenido durante varios meses.<sup>10</sup> Como ya se mencionó en el capítulo precedente, fue en ese periodo que en agosto de 1801 fueron puestos temporalmente bajo bandera española para perseguir a la corbeta británica *Chance*.

Otro motivo de detención fue el abastecimiento que algunos buques norteamericanos brindaron a los corsarios británicos. Tal fue el caso de la *Miantonomo* y de su consorte la goleta *Nancy*, apresadas en Talcahuano el

<sup>8</sup> NARA, RG 76, Spain, Disallowed Claims 6, brig *Betsey*; Allowed Claims 18, *Katherine* y *Mars*.

<sup>9</sup> Ídem, Allowed Claims, vols. 6-8, ship *Asia*; vols. 23 y 24, ship *Diana*.

<sup>10</sup> Ídem, Allowed Claims, vols. 6-8, ship *Asia*. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, nº 269, Callao 22/8/1801.

27 de septiembre de 1801. Conducidos a Valparaíso, fueron condenados por haber abastecido de víveres a la *Chance* en Más Afuera. La *Miantonomo* fue remitida posteriormente al Callao al mando del subteniente del regimiento de Lima Felipe de Eulate, arribando en mayo de 1802. La detención y condena de estos buques dio origen a un reclamo diplomático que llevó al gobierno español a reconocer que se había cometido un error en su captura y condena.<sup>11</sup>

Ese mismo año fueron detenidas en Talcahuano la *Trial* y la *Oneco*. Acusadas de contrabando, fueron conducidas a Valparaíso, donde la primera fue condenada y la segunda liberada.<sup>12</sup> Puesta en venta, la *Trial* fue eventualmente adquirida por Benito Cerreño, y si bien se le cambió de nombre a *Dichosa*, en la práctica se le siguió conociendo con su nombre original. Dos años más tarde, mientras navegaba de Buenos Aires al Callao, se levantaron los esclavos que conducía, inspirando la novela de Herman Melville, Benito Cereno.<sup>13</sup>

Más compleja fue la situación de la *Hazard*, que al mando de James Rowen había salido de Providence a principios de 1801, dirigiéndose primero a Liverpool antes de tomar rumbo al cabo de Hornos con una carga consistente en unos 500 mosquetes, armas blancas y otros objetos con el propósito de venderlos en la costa del Noroeste.<sup>14</sup> En marzo de 1802 arribó a Valparaíso para reabastecerse de víveres, pero el gobernador interino, teniente coronel Francisco Antonio García Carrasco, sospechó que su verdadera intención era el contrabando, disponiendo el internamiento de la carga, a lo que se resistió su capitán. Ante esta actitud, el 27 de marzo García Carrasco pidió ayuda a Vicente Benito de Larriva, capitán de la fragata *Milagro*, que había llegado del Callao una semana antes. Con 18 cañones y una tripulación de 120 hombres, la *Milagro* era mucho más fuerte que la *Hazard*, pero a pesar

<sup>11</sup> NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims, vols. 61, 62, *Miantinomo*. Richard J. Cleveland, *A Narrative of Voyages and Commercial Enterprises*, p. 163. *Macmillan's Magazine* XLIII, p. 453. AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/26, *Miantonomo*, Callao 22/5/1802.

<sup>12</sup> NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims, vols. 61, 62, *Miantinomo*; Disallowed Claims, vol. 55, *Trial* o *Tryal*.

<sup>13</sup> Información gentilmente facilitada por el investigador norteamericano Greg Grandin, marzo del 2011.

<sup>14</sup> *Columbian Centinel*, 26/8/1801, 28/10/1801, 8/12/1802, 23/3/1803; *Boston Gazette*, 28/3/1803.

de haberse colocado a su lado, disparado un tiro de advertencia y ordenado que Rowen y sus oficiales pasaran a bordo de su nave, este último continuó negándose a acatar dichas disposiciones.<sup>15</sup>

Una carta del capitán general de Chile finalmente convenció a Rowen de entregar, el 31 de marzo, parte de las armas que transportaba, pero al parecer rehusó presentarse al gobernador, llevando a que este dispusiera esa misma noche que Larriva tomara la *Hazard* por la fuerza, reforzando a su tripulación con la del paquebote *Concepción*, del capitán Mateo Lazagarri, y gente que le envió de tierra. Al frente de unos 70 hombres, Larriva llevó a cabo esa operación a las nueve de la mañana del 1° de abril, logrando capturar la nave luego de reducir a sus tripulantes. Como resultado de esta acción quedaron heridos tres marineros norteamericanos y dos españoles, y Rowen fue puesto a disposición del gobernador.<sup>16</sup> Pese a lo complicado de la situación, que llevó al empleo de la fuerza por parte de las autoridades locales, el *Hazard* fue liberado en los siguientes meses, y para finales de año se encontraba en China.<sup>17</sup>

Testigo de estos hechos fue Richard J. Cleveland, comerciante norteamericano embarcado en el bergantín *Leila Byrd*. Tras referir los sucesos señala que pidió autorización para pasar a Santiago y dar su propia versión al capitán general, no sólo por solidaridad con su compatriota detenido, sino “porque allí podrían vender su carga, a ser entregada fuera del puerto, y dado que estaba a la mitad de los precios vigentes en esa ciudad, podrían obtener una jugosa ganancia”.<sup>18</sup> Pocos días después, un irlandés desertor de ese buque declaró que a bordo había 18 cuñetes de azogue, que estaban ocultos en el lastre y que no habían sido declarados. Ante esta noticia, y el próximo zarpe del *Leila Byrd*, el 22 de abril de 1802 García Carrasco dispuso que el piloto Francisco Parga, que había arribado días antes con los corsarios del Consulado *Breña* y *Castor*, procediera a inspeccionar el bergantín norteamericano. La inspección se llevó a cabo el 24 y se encontraron los cu-

<sup>15</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 240, Lima 28/6/1802, anexo Larriva a Vivero, Callao 18/5/1802.

<sup>16</sup> Ídem, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 240, Lima 28/6/1802, anexo Larriva a Vivero, Callao 18/5/1802. Cleveland, *A Narrative of Voyages...*, pp. 169-170.

<sup>17</sup> NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims vol. 40, ship *Hazard*.

<sup>18</sup> Cleveland, *A Narrative of Voyages...*, pp. 170-171.

ñetes no declarados enterrados en el lastre al pie de las bombas.<sup>19</sup> El tema fue puesto a consideración del capitán general, quien finalmente dispuso que se devolvieran los cuatro cuñetes que habían sido desembarcados y que el buque zarpara, cosa que hizo los primeros días de mayo.<sup>20</sup>

Entre 1802 y 1804 varias naves británicas y algunas francesas se sumaron al comercio ilegal que hasta entonces habían ejercido las norteamericanas. Ya que los buques del apostadero del Callao no se daban abasto para vigilar las costas, los corsarios que el Consulado había armado durante la guerra, el *Bretaña* y el *Castor*, continuaron patrullando las aguas del sur hasta mayo de 1802, cuando arribaron al Callao con cinco naves detenidas entre la isla Santa María y Concepción por sospecha de contrabando –las británicas *Redbridge* y *Aurora*, y las norteamericanas *Hanna and Eliza*, *Anna* y *Wareham*–.<sup>21</sup>

A lo largo de 1802 se continuó reportando la presencia de buques extranjeros en varios puertos del Pacífico, en algunos casos no solo pidiendo apoyo sino exigiéndolo. Tal fue el caso de la fragata bostonesa *Catherine*, que permaneció en Arica del 13 al 29 de abril pese a las reiteradas órdenes de las autoridades locales para que zarpara;<sup>22</sup> y el de una goleta de ese mismo país que en la segunda quincena de julio estuvo en Arica, Ilo y Vítor, donde cazó lobos y envió a tierra dos chalupas para reabastecerse de agua.<sup>23</sup> Similar fue la situación de la ballenera británica *Aurora*, que arribó a Paita en marzo de 1803 pidiendo auxilio y permiso para desembarcar a la mayor parte de su dotación que venía con escorbuto. Pese a las reiteradas protestas de las autoridades locales, la nave permaneció en puerto varias semanas, zarpando el 31 de ese mes.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 239, Lima 27/6/1802.

<sup>20</sup> Cleveland, *A Narrative of Voyages...*, pp. 172-174.

<sup>21</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, 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. Estensen, *The Life of George Bass...*, p. 187.

<sup>22</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 238, Lima 26/6/1802, anexo Gálvez a Ugarte, Arica 29/4/1802.

<sup>23</sup> Ídem, legajo 33, Ugarte a Caballero, n° 255, Lima 17/8/1802, anexo Gálvez a Ugarte, Arica 10/8/1802.

<sup>24</sup> Ídem, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 325, Lima 16/5/1803.

Para 1803 la situación se tornó más complicada, pues se supo en el Callao que más de una veintena de buques habían zarpado de puertos británicos con destino a la caza de ballenas en el Pacífico.<sup>25</sup> Era evidente que con los medios navales disponibles no se podía vigilar la costa y combatir el contrabando. Ya a principios de 1802 Ugarte había propuesto dotar al Apostadero con cuatro corbetas, dos bergantines y dos goletas, agregando que en el Perú podía construirse uno de los bergantines y las goletas si se le enviaba el armamento. Asimismo, pidió que se enviaran tres urcas para que se hicieran cargo de las remisiones a Chile, Guatemala y Nueva España.<sup>26</sup>

Francisco Gil de Taboada, a la sazón secretario de Marina, apoyó la propuesta pero precisó que la mejor manera de combatir al contrabando no era empleando buques sino buscando que las autoridades de tierra tuviesen mayor celo. Señaló, asimismo, que durante su gobierno estableció comandancias militares en Tacna, Callao y Trujillo, a cuyas órdenes las milicias provinciales debían ser suficientes para repeler un acto de poca consideración. Lo más importante era castigar a los infractores.<sup>27</sup> Lo cierto es que el plan fue aprobado pero no llegó a concretarse por las usuales restricciones económicas.

### Problemas con los virreyes

Como había venido sucediendo desde la creación del Departamento Marítimo del Callao, las relaciones entre el virrey y el comandante de marina durante este periodo estuvieron signadas por una constante fricción por el control del establecimiento naval. Primero el brigadier Ugarte y luego el capitán de fragata José Pascual de Vivero procuraron defender la autonomía de su mando, encontrando una creciente resistencia por parte de los virreyes Avilés y Abascal. Dos fueron los principales puntos de discordia, el primero referido al manejo presupuestal y el segundo a los temas considerados privativos de marina, como eran el juicio de las presas y el control de la marina mercante.

<sup>25</sup> Ídem, legajo 33, Ugarte a Caballero, n° 255, Lima 17/8/1802, anexo Castro a Ugarte, Callao 18/7/1802; Ugarte a Grandallana, n° 313, Lima 8/3/1803.

<sup>26</sup> Ídem, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 237, Lima 25/6/1802.

<sup>27</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 48, Soler a Gil de Taboada, Aranjuez 25/2/1805, anexo Gil de Taboada a Soler, 9/3/1805.

El tema presupuestal, al que nos hemos referido en anteriores oportunidades, puede agruparse en dos grandes rubros: gastos ordinarios y extraordinarios. Los primeros comprendían los sueldos de la gente y los gastos de mantenimiento de las unidades asignadas al Departamento; mientras que los segundos correspondían a los gastos generados por reparaciones extraordinarias y a los originados por las campañas que se debieron realizar. Lo cierto es que en conjunto el Departamento generó gastos sustantivos (583 636 pesos 6 reales en 1803 y 584 803 pesos 7 ½ reales al año siguiente),<sup>28</sup> motivando el permanente reclamo de las autoridades virreinales, responsables en último término de la hacienda colonial.

Para ilustrar este tipo de fricciones veamos lo sucedido con el presupuesto ordinario de 1803, elaborado por la Junta de Marina en octubre anterior y elevado al virrey para su aprobación y habilitación. Ascendente a 48 636 pesos 4 reales, Avilés aprobó inicialmente la entrega de 20 871 pesos 4 reales, dejando para otro momento proveer los recursos necesarios para levantar la estacada del arsenal y construir dos lanchas de auxilio y un bote para la Comandancia de Marina. Asimismo, pidió que se le detallara el propósito de los 10 000 pesos requeridos para la adquisición de efectos de almacenes. Ugarte respondió de inmediato adjuntando la lista de objetos que, de acuerdo al subinspector de pertrechos, teniente de fragata Francisco Gil de Taboada, eran necesarios para la rehabilitación de los buques del apostadero, incluyendo en ella 20 resmas de papel y dos piezas de paño azul de segunda, valorizadas las primeras en 170 pesos y las segundas en 500. Avilés finalmente aprobó dichos gastos pero previamente le pidió a Ugarte que explicara el destino de esos dos rubros en particular. Este último consideró chocante tal petición, quejándose al ministro de Marina por considerar que la actitud del virrey era una intromisión en los asuntos internos del ramo.<sup>29</sup> Si bien en esencia Ugarte tenía razón, se le contestó que tal como el rey podía preguntar por los gastos de marina en España, el virrey podía hacer lo propio en su jurisdicción, y que ello no debía ser considerado una intromisión, puesto que el uso de los recursos era de su responsabilidad.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. n° 48, Soler a Gil de Taboada, Aranjuez 25/2/1805.

<sup>29</sup> Ídem, legajo 32, carpeta 6, Ugarte a Grandallana, n° 279, Lima 1/12/1802.

<sup>30</sup> Ídem, legajo 33, resolución del 25/6/1803.

El tema no quedó ahí, pues a principios de 1803, junto con la noticia de su ascenso, Ugarte tomó conocimiento de que se había dispuesto que dos fragatas zarparan de Ferrol con repuestos para el almacén del Callao, debiendo luego ponerse a sus órdenes para retornar a España. Con tal motivo, insistió con el ministro de Marina sobre el poco apoyo que recibía de parte del gobierno limeño para abastecer el almacén, contrastando su situación con la que había alcanzado en 1775, bajo el gobierno del virrey Amat, a quien 15 años de experiencia le habían hecho notar la necesidad de contar con una cantidad de repuestos apropiada.<sup>31</sup> Si bien el Ministerio de Marina respaldó la propuesta de tener mejor provisto el almacén del Callao, también consideró que existía un número excesivo de oficiales, disponiendo que se evaluase su reducción para economizar.<sup>32</sup>

El ascenso de Ugarte motivó otro tipo de fricciones presupuestales, pues la Junta de Marina, presidida para este caso por el capitán de fragata José Pascual de Vivero, aprobó que se le pagara el sueldo que correspondía a su nuevo grado. Sin embargo, el virrey Avilés consultó con el Tribunal de Cuentas y la Junta de Real Hacienda sobre la pertinencia de dicho pago.<sup>33</sup> Enterado de estas consultas, así como de otras referidas a los honores militares que le correspondían, Ugarte quedó convencido de que el virrey Avilés, o al menos sus más cercanos consejeros, le tenían una gran ojeriza.<sup>34</sup>

El tema del presupuesto del Apostadero fue objeto de diversas consultas en el gabinete español, pero finalmente el rey optó por respaldar la opinión del teniente general Francisco Gil de Taboada, director general de Marina y ex virrey peruano, quien consideró que no debía afectarse el presupuesto operacional, pero que sí se debía disminuir el número de oficiales y personal destinados al Pacífico Sur. De ese modo, mediante real orden del 15 de enero de 1805 se dispuso que se redujera el número de oficiales, escribientes y amanuenses en el Estado Mayor, que el arsenal estuviese a cargo

<sup>31</sup> Ídem, legajo 34, carpeta 25/5/1803, Ugarte a Grandallana, n° 275, Lima 23/11/1802.

<sup>32</sup> Ídem, legajo 34, carpeta 25/5/1803, Ugarte a Grandallana, n° 275, Lima 23/11/1802, anexa real orden del 25/5/1803 dirigida a Ugarte.

<sup>33</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 11/1/1805, doc. 34, anexo Avilés al ministro de Hacienda, n° 182, Lima 6/8/1803.

<sup>34</sup> Ídem, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana n° 342, Lima 24/6/1803; y n° 343, Lima 25/6/1803. Este último documento también en MNM, ms. 2138, n° 18.

de un teniente de navío con dos oficiales subalternos, que el capitán de puerto asumiera las funciones de ayudante del comandante de matrículas, y que al ministro, quien ejercía esa función por juro de heredad, no se le pagara más que lo que correspondiera al pagador, y si no estaba de acuerdo que ocupase el cargo un oficial del Cuerpo de Ministerio.<sup>35</sup>

Pese a la insistencia de Vivero en lo relativo a la comandancia de matrículas, al sueldo del pagador y al grado del comandante del arsenal, las órdenes le fueron reiteradas a fines de 1806. El Departamento, que a finales de 1805 contaba con 29 oficiales, además de los de la *Astrea*, debía quedar organizado de la siguiente manera:<sup>36</sup>

Apostadero, siete oficiales: el comandante, un teniente de navío al mando del arsenal, comandancia de ingenieros y subdirección de pertrechos, un alférez de navío como ayudante; un teniente de navío o fragata como oficial de órdenes, un alférez de navío como ayudante; un teniente de navío o fragata como ayudante secretario y un alférez de navío como ayudante del capitán de puerto y matrículas.

Embarcados, once oficiales: tres en cada una de las dos corbetas, dos en la goleta de doce cañones, uno en el falucho y uno en cada una de las dos lanchas cañoneras.

Los once oficiales sobrantes, sin incluir a los cuatro de empleo fijo (capitán de puerto, ayudante del cuerpo de pilotos, maestro de escuela y maestro mayor de maestranza), debían retornar a España.<sup>37</sup>

No obstante la reiteración de esta orden, Vivero retuvo la comandancia de matrículas al menos hasta fines de 1807, pese a los continuos reclamos del capitán de puerto, capitán de fragata Fernando Camuñez. Asimismo, algunos oficiales que debían regresar a España continuaron en el Perú por razones diversas, como era el caso del teniente de navío José María Abascal, quien se hallaba a órdenes del virrey Abascal; el alférez de navío Francisco de Lastra, quien había pasado a recuperar su salud en Santiago de Chile; el alférez de fragata Fernando del Piélagos, quien se hallaba enfermo en su natal Mo-

<sup>35</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 11/1/1805, doc. 34, resumen 15/1/1805 y anexo Gil de Taboada a Grandallana, Madrid 20/12/1804.

<sup>36</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1844, San Idelfonso, 2/9/1806, Gil al ministro de Marina.

<sup>37</sup> Íbidem.

quegua; y el de igual grado Nicolás Enrile, quien se hallaba mandando un mercante.<sup>38</sup>

Otro de los problemas que había tenido que enfrentar Ugarte al inicio de su mandato fue lograr que el virrey Avilés le reconociera autonomía en los temas de marina, y que no le pidiera opinión en esos asuntos mediante decretos al margen sino a través de oficios. Con altibajos, como los referidos al presupuesto, Vivero logró mantener el mismo nivel de tratamiento por parte de Avilés, pero poco después que Abascal asumiera sus funciones como nuevo virrey peruano, posiblemente a propuesta de su secretario Simón Díaz de Rávago, retomó la costumbre de decretar al margen de los expedientes sobre los que quería su opinión. Tanto Abascal como Vivero, cada uno por su lado, plantearon el tema ante el ministro de Marina, argumentando el segundo que existía una real orden del 4 de febrero de 1777 prohibiendo a los secretarios comunicar bajo su firma las órdenes de los virreyes.<sup>39</sup>

### Comisiones hidrográficas

En junio de 1801, cuando aún continuaba la guerra con Gran Bretaña, se ordenó al teniente de navío Colmenares actualizar los levantamientos cartográficos desde Chiloé hasta Panamá. Para complementar esa labor, en octubre de ese mismo año se dispuso que una segunda expedición, al mando del teniente de navío Moraleda, realizara una labor similar desde Panamá hasta Sonsonate.<sup>40</sup> En cumplimiento a esas órdenes, el 1° de julio de 1802 Colmenares asumió el mando del bergantín *Peruano*, y un mes después Moraleda hizo lo propio con la corbeta *Castor*.<sup>41</sup>

El bergantín tendría como auxiliar a la goleta *Extremeña*, mientras que la de igual clase *San Juan de Mata*, alias *Alavesa*, colaboraría con la corbeta. Ambas goletas habían sido construidas en Guayaquil con material recuperado de la *Santa Leocadia* y el reunido para la *Ciudad de Lima*, siendo

<sup>38</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 23/6/1809, Vivero a Gil de Taboada, n° 174, Lima 30/9/1807.

<sup>39</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1845, Abascal a Gil de Taboada, n° 3, Lima 8/9/1806.

<sup>40</sup> Ídem, legajo 31, carpeta 2, Lima 23/2/1802.

<sup>41</sup> Ídem, legajo 32, carpeta 6, Ugarte a Caballero n° 253, Lima 15/8/1802.

puestas en servicio a principios de 1802.<sup>42</sup> Moraleda fue el primero en zarpar, haciéndolo el 24 de diciembre de 1802 con destino inicial a Guayaquil, donde se le unió su pequeña consorte, pasando luego a Panamá para iniciar su labor. Al igual que lo había realizado durante sus reconocimientos de las costas de Chiloé en la década precedente, Moraleda escribió un minucioso diario sobre los trabajos realizados en esa comisión en los años 1803 y 1804.<sup>43</sup> En las páginas de su diario Moraleda indica que salió del Callao con una dotación de 90 hombres, entre ellos tres oficiales y dos guardiamarinas, llevando además al alférez de navío Antonio Quartará, un guardiamarina, un piloto y 24 hombres de mar para dotar a la recién construida goleta *Alavesa* en Guayaquil, así como seis piezas de cuatro libras y pertrechos y víveres para dicha nave. Entre los pasajeros que llevaba a Guayaquil y Panamá se encontraba el barón Alexander von Humboldt, quien había llegado a Lima algún tiempo atrás luego de recorrer la costa desde Trujillo.<sup>44</sup>

En la travesía a Guayaquil, el diario describe las islas de Lobos de Afuera, que Moraleda había reconocido durante una recalada que hizo en ellas en 1800, e incluye un croquis de las mismas. Al llegar a Puná, el 1° de enero de 1803, supo que la *Alavesa*, que supuestamente debía unírsele en esa isla, aún no estaba lista, por lo que optó por ingresar a Guayaquil. Su arribo a este puerto se produjo en la noche del 2 y en las primeras horas del siguiente día, luego de saludar al gobernador Juan Mata de Urbina, Moraleda pasó al astillero a ver el estado en que se encontraba la goleta. Por diversos motivos estos trabajos se habían retrasado, y sólo el 5 de febrero ambos buques pudieron zarpar hacia Panamá. A bordo de la *Castor* se embarcó Urbina y su familia, que se dirigía a ese puerto para relevar al mariscal de campo Antonio Narváez como comandante general de esa provincia. La travesía a Panamá les tomó poco más de un mes, llegando a mediados de marzo.

<sup>42</sup> Ídem, legajo 36, Vivero a Gil de Taboada n° 23, Lima 23/6/1804; legajo 42, carpeta 2164, Vivero a Gil de Taboada n° 154, Lima 30/4/1807.

<sup>43</sup> MNM, ms. 612/002, Diarios de los viajes desde el puerto del Callao a los de Guayaquil y Panamá, y de estos al reconocimiento y demarcación de las costas de Veracruz, Rica, Nicaragua y Guatemala, con la corbeta *Castor*, por su comandante José de Moraleda y Montero, teniente de fragata y ayudante del Cuerpo de Pilotos en el Apostadero del Callao.

<sup>44</sup> Jorge Ortiz Sotelo, "Aportes de Humboldt a la náutica y a la oceanografía peruana", pp. 23-32.

En cumplimiento a sus instrucciones, Moraleda debía indagar entre los vecinos más notables de Panamá sobre un supuesto viaje llevado a cabo en 1640 por un almirante Bartolomé de Fonte desde el Callao en busca del pasaje del Noroeste. Luego de entrevistar a varios de ellos, y de hacer un extenso análisis de la información disponible, Moraleda llegó a la conclusión de que dicho viaje no se realizó, y que la traducción inglesa que circulaba del mismo, parte de la cual incluye en el diario, era una farsa.<sup>45</sup>

La permanencia en Panamá se dilató más de lo esperado, pues además de no estar disponibles los instrumentos que supuestamente debía recoger, tampoco estaba el práctico que había pedido para las costas de Veragua. Además, Moraleda cayó enfermo y estuvo inhabilitado durante 12 días. Finalmente, el 13 de abril la *Castor* y la *Alavesa* zarparon hacia la isla de Otoque, donde se embarcó a Pedro Azabache, quien serviría de práctico hasta la boca chica de Chirique. De ese modo se inició el reconocimiento de las islas y costas del golfo de Panamá en dirección al suroeste, doblando luego al oeste hacia la isla de Coiba, donde se instaló un campamento para llevar a cabo un minucioso levantamiento de la ensenada de Damas. Estando en esa labor arribó el bergantín *Nuestra Señora de las Mercedes*, que había salido de Guayaquil hacia Panamá, pero por enfermedad de su capitán José de Lara había quedado a cargo de un piloto práctico indígena que se había extraviado en el golfo de Panamá. Se le auxilió de la mejor manera y Moraleda tuvo que desprenderse de uno de sus pilotos para que lo condujera a Panamá y luego a Guayaquil.<sup>46</sup>

Pasaron luego a reconocer la isla Coiba o Quibo y las islas aledañas, dando por concluidos los trabajos de esa primera temporada a mediados de mayo, pues la estación de lluvias los tornaba impracticables. Ambas naves pusieron proa a Guayaquil, recalando en la isla Gorgona, cuyo croquis y descripción también se incluyen en el diario.<sup>47</sup> Separadas entre dicha isla y Manta, la *Castor* arribó a esta localidad el 5 de junio, continuando su viaje cinco días después hacia Santa Elena, donde embarcaron los 12 cañones de doce libras y algunos otros elementos que se habían rescatado de

<sup>45</sup> MNM, ms. 612/002, pp. 66-75. El supuesto relato de La Fonte apareció en 1708 en el *Monthly Miscellany, or Memoirs for the Curious*, periódico londinense de breve existencia.

<sup>46</sup> MNM, ms. 612/002, pp. 96-98.

<sup>47</sup> Ídem, pp. 123-127.

la *Santa Leocadia*, y se puso al habla con la fragata mercante *Teniente*, alias *Peñita*, del capitán Pascacio Letona, que habiendo salido de Sonsonate se dirigía a Guayaquil y Valparaíso. Cumpliendo las instrucciones de Ugarte, en la noche del 23 de junio la *Castor* arribó a Puná, donde desembarcó la artillería de la *Santa Leocadia*, prosiguiendo luego a Guayaquil donde fondeó el 25, uniéndosele poco después la *Alavesa*.<sup>48</sup>

Ambas naves permanecieron en Guayaquil hasta el 9 de enero, cuando volvieron a zarpar para continuar con el reconocimiento de las costas centroamericanas. Llevaban esta vez 19 indígenas enviados como prisioneros al presidio de Chagres, además de diez desertores de balleneros ingleses que debían ser entregados al gobernador de Panamá.<sup>49</sup> Luego de una breve recalada en Puná, ambas naves se separaron arribando la *Alavesa* a Panamá el 9 de febrero y la *Castor* a Perico un día después. En ese lugar pudieron efectuar algunas reparaciones a la corbeta, que había estado embarcando agua desde su salida de Puná, encontrando que algunos tablonces del casco habían sido afectados por la broma.

Luego de embarcar a Esteban Muñiz como práctico de la costa hasta el golfo de Nicoya, y de reabastecerse con víveres frescos, las naves zarparon el 18 de marzo y arribaron a Coiba, dos días después. Durante el reconocimiento al río San Juan en dicha isla, el práctico Muñiz fue atacado por un caimán, quedando a punto de perder una pierna. Finalmente, los primeros días de abril Moraleda se embarcó en la goleta para reconocer la ensenada de Montijo, ubicada frente a Coiba, labor que les tomó unos 20 días. Tras reasumir el mando de la *Castor*, iniciaron el retorno a Guayaquil, a donde ingresaron el 5 de junio.

Allí debían invernar y realizar las reparaciones necesarias para continuar con su comisión hidrográfica, pero el 18 de noviembre de 1804 Moraleda recibió instrucciones de Vivero de zarpar hacia Pisco, donde debía unirse al *Peruano* para iniciar la búsqueda del bergantín británico *Harrington*, que había capturado a la *Extremeña* y a algunos buques mercantes, y realizado otros actos hostiles.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Ídem, pp. 160-162. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana, n° 348, Lima 24/7/1803.

<sup>49</sup> MNM, ms. 612/002, p. 171.

<sup>50</sup> Ídem, pp. 280-281.

La *Alvesa*, por su parte, debía pasar a reconocer el río Santiago y el puerto de La Tola, labor en la que permanecería durante los siguientes tres años, no sin tener que llevar a cabo en ese periodo algunas actividades en defensa de los mercantes locales ante la presencia de buques británicos.<sup>51</sup>

Veamos ahora lo que sucedió con la segunda división hidrográfica. Al mando del teniente de fragata Mariano Isasbiribil, la *Extremeña* había zarpado de Guayaquil hacia el Callao en noviembre de 1802, viéndose obligada a arribar a Santa a principios de enero, a donde la encontró el *Peruano* los primeros días del siguiente mes, navegando juntas hacia el Callao. En este puerto continuaron alistándose para iniciar su comisión, zarpando hacia Valparaíso a fines de abril, donde luego de invernar y levantar un plano del puerto, iniciaron su primera campaña hidrográfica el 1° de octubre. Se dirigieron primero a reconocer Quintero, Papudo y Pichidangui, antes de retornar a Valparaíso en los primeros días de noviembre. Dos semanas después iniciaron su segunda campaña, reconociendo Chiloé, Valdivia, Talcahuano y la isla Santa María, antes de retornar a Valparaíso a finales de marzo de 1804.<sup>52</sup>

El 20 de junio zarparon de Valparaíso el *Peruano*, la *Extremeña* y el falucho *San Juan Bautista* con rumbo a Coquimbo para continuar con los trabajos cartográficos, pero en la noche del 27, en medio de una tormenta, el bergantín perdió el mastelero de gavia y algunos obenques, viéndose obligado a arribar a Valparaíso. Por su parte, la *Extremeña* continuó hacia Coquimbo y tras llevar a cabo el levantamiento respectivo, pasó a hacer lo propio en Herradura, Tongoy, Guanaquero y el tramo de costa entre Lengua de Vaca y punta de Teatinos. A pedido del capitán general de Chile, a fines de julio debió retornar a Coquimbo para alejar de la costa a la fragata francesa *Teresa* y a otros buques contrabandistas, pasando luego a Huasco, y a mediados de septiembre inició los trabajos en Caldera, Caldereta y Ramada.<sup>53</sup>

Estaba en esas labores cuando el 30 de septiembre fue atacada por el bergantín británico *Harrington*, trabándose un combate que culminaría con la rendición de la goleta. La pérdida de la *Extremeña* y el reinicio de la guerra con

<sup>51</sup> MNM, ms. 96, ff. 6-7.

<sup>52</sup> AGMAB, Listas de Cádiz 8118/238, libro de tripulación del *Peruano*, 1804. Nicolás Anrique R., *Biblioteca geográfico-hidrográfica de Chile*, pp. 3-9.

<sup>53</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 8/6/1805, doc. 41, Avilés al secretario de Estado, n° 42, Lima 23/11/1804; anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

Gran Bretaña, pocos meses después, dieron por concluidos los trabajos de la segunda división hidrográfica. Pese a ello, su labor fue significativa, logrando reunir una gran cantidad de información que, junto con la de la primera división, fue remitida por Vivero a la Dirección de Hidrografía.<sup>54</sup> Asimismo, Colmenares elaboró un derrotero general desde el Callao hasta Chiloé, y tanto él como Isasbiribil produjeron varios mapas de los puertos reconocidos.<sup>55</sup>

### **Hostilidades previas a la guerra: el *Harrington***

Al mando del escocés William Douglas Campbell, el bergantín *Harrington* había hecho un primer viaje a la costa sudamericana a fines de 1802, zarpando de Port Jackson en octubre de ese año con intenciones de introducir carga ilegal por cuenta de una casa comercial bengalí. Tras tocar en Más Afuera, recaló en Coquimbo, Caldera, Huasco e Iquique. En el primero de estos puertos fue sorprendido por un buque español, perdiendo su bote con trece hombres.<sup>56</sup> El *Harrington* arribó a Port Jackson en abril de 1803, mientras que sus tripulantes detenidos fueron enviados al Callao y posteriormente remitidos a Cádiz, siendo embarcados los últimos de ellos en la fragata *Aurora*, que zarpó con ese destino el 31 de marzo de ese año.<sup>57</sup>

En mayo de 1804 Campbell volvió a dirigirse a las costas sudamericanas. Llevaba a bordo 52 tripulantes, y su nave contaba con seis obuses de doce libras, seis cañones de seis y dos de tres. La intención formal del viaje, al igual que el precedente, era la caza de ballenas, pero también llevaba carga que pensaba vender si se presentaba la ocasión. Tocó primero en Tahití, donde un capitán norteamericano le habría informado que España y Gran Bretaña se encontraban en guerra. Partiendo de esa aseveración, y considerando que su comisión como capitán de infantería de marina de la East India Company lo autorizaba a ejercer el corso, Campbell puso proa a Más Afuera, donde se

<sup>54</sup> MNM, ms. 96, ff. 4-5; ms. 98, 3, ff. 48-48v.

<sup>55</sup> Anrique, *Biblioteca geográfico-hidrográfica de Chile...*, pp. 4, 6-9. José Toribio Medina, *Ensayo acerca de una mapoteca chilena*, pp. 76-79.

<sup>56</sup> Estensen, *The Life of George Bass...*, p. 186. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, 29/5/1805, Vivero a Grandallana n° 40, Lima 26/10/1804.

<sup>57</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana, n° 321, Lima 31/3/1803.

informó de la presencia del bergantín *Peruano* y la goleta *Extremeña* en las costas chilenas, iniciando su búsqueda con intenciones hostiles.<sup>58</sup>

El *Harrington* arribó a la altura de la punta Lengua de Vaca, en la bahía de Tongoy, avistando en ese lugar al bergantín *San Francisco de Paula*, alias *Maulino* o *Amiento*, al mando de Ramón Eraso, al que siguió hasta ingresar a Coquimbo el 24 de septiembre. Las autoridades locales enviaron un bote a reconocer la nave y advertir a su capitán que debía alejarse de la costa, pero Campbell no solo detuvo a los comisionados, entre los que se encontraba Félix de Varleta, sino que también capturó al *San Francisco de Paula*. Las dos naves zarparon esa misma noche arribando el 27 a Huasco, donde tomaron 300 quintales de cobre de la Real Hacienda y otros 100 de Juan Manuel de la Cruz. En ese lugar desertó un marinero irlandés que, conducido a Coquimbo, fue interrogado por el teniente Colmenares a su arribo a dicho puerto en los primeros días de octubre.<sup>59</sup>

Mientras el *Harrington* y su presa se alejaban hacia el norte, el subdelegado de Coquimbo envió mensajeros para alertar a la *Extremeña*, uno de los cuales la encontró hacia mediodía del 29 de septiembre en Caldera. Al haber despachado algunos hombres a sondar Caldereta, y otros a efectuar triangulaciones entre dicho punto y la playa de Puerto Inglés, Isasbiribil no pudo zarpar de inmediato, y sólo al final de tarde logró reunir a su dotación y traer a bordo la tienda e instrumentos que tenía en tierra para realizar sus observaciones. Impedido de zarpar esa noche por falta de viento, utilizó esas horas para alistar su nave para el combate, sacando de bodega las cuatro piezas de artillería de cuatro libras que tenía, así como los escasos 21 proyectiles con que contaba para ellas. Al aclarar el 30 se avistó un bergantín y a las ocho y media de esa mañana se reconoció que no se trataba del *Peruano* sino de un buque británico que se dirigía hacia su posición. Viendo que era claramente superior movió su nave hacia la playa, fondeando sobre dos brazas de agua, y a las nueve de la mañana izó su pabellón y lo afirmó con un tiro. A su vez, el *Harrington* mostró la bandera británica y contestó el

<sup>58</sup> Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804.

<sup>59</sup> Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana, n° 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, Callao 25/10/1804; legajo 38, Ruiz Huidobro a Grandallana, Montevideo, 2/1/1805. MNM, ms. 2601/53, Nicolás de la Cruz y Bahamonde al Príncipe de la Paz, Cádiz 13/2/1805.

disparo, iniciándose el combate. Una hora después, habiendo agotado sus proyectiles y viendo que se desprendían embarcaciones menores del buque contrario para cortar el acceso a tierra, Isasbiribil convocó a sus oficiales y acordaron varar y quemar la nave para evitar que cayese en manos del atacante. Tras despachar la gente a tierra con los documentos de su comisión, él y un pequeño grupo prendieron fuego a una capa de azufre que habían esparcido en la cámara, bajando luego a tierra, sin poder impedir que los botes del *Harrington* alcanzaran a la *Extremeña*, se apagara el fuego y se la remolcara al lado del bergantín.<sup>60</sup>

El *Harrington* y sus dos presas partieron poco después hacia Port Jackson, pero al llegar a la isla de Norfolk, Campbell se enteró de que España y Gran Bretaña aún se encontraban en paz, pues la declaración de hostilidades sólo se produjo el 12 de diciembre y esa noticia todavía no llegaba a la zona. A su arribo a Port Jackson el gobernador Philip King dispuso que Campbell y su tripulación permanecieran bajo arresto a bordo de su nave, debiendo enfrentar cargos de piratería. Asimismo, mandó izar la bandera española en la *Extremeña* y en el *San Francisco de Paula*, y despachó al teniente Robins para que pasara al Callao con el cúter *Integrity* y presentara sus disculpas al virrey peruano, informándole de las acciones que había tomado y asegurándole que los interesados podían recoger sus buques. Lamentablemente, el *Integrity* se perdió durante la travesía y sólo se tuvo noticia de estos hechos a principios de 1807, cuando el bergantín norteamericano *Venus* llegó a Talcahuano y su capitán informó sobre los mismos. Para entonces, habiéndose declarado la guerra, y al no tener noticias del paradero del teniente Robins, el gobernador King puso a la venta ambas presas.<sup>61</sup>

Este tema fue materia de un largo proceso diplomático entre el gobierno español y el británico, demandando el primero no sólo el castigo de Campbell sino además una compensación por el valor de lo tomado (12 000 pesos por

<sup>60</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, 8/6/1805, doc. 41, Lima 23/11/1804, n° 42, Avilés al secretario de Estado, anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

<sup>61</sup> Ídem, legajo 42, carpeta 2164, Vivero a Gil de Taboada, n° 154, Lima 30/4/1807, anexo declaración del capitán Benjamín Kelly, Talcahuano, 17/2/1807. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 10/3/1805, p. 1; 14/4/1805, pp. 3-4; y 26/5/1805, p. 1. Estensen, *The Life of George Bass...*, p. 187.

el *San Francisco de Paula*, 3 200 por el cobre sacado de Huasco, 25 000 por la *Extremeña* y unos 1 000 más por los instrumentos científicos perdidos a bordo de esta última) y por los perjuicios causados.<sup>62</sup>

Retornemos ahora a Isasbiribil y sus hombres. Luego que se alejaron el *Harrington* y sus presas, se dirigieron a la villa de Copiapó, desde donde Isasbiribil escribió al teniente de navío Colmenares informándole de los hechos. El 5 de octubre, apenas recibió ese informe, este último zarpó con el *Peruano* de Valparaíso hacia Coquimbo, y al arribar despachó hacia el Callao al falucho *San Juan Bautista*, al mando del piloto Gaspar Bejarano, para que informara de estos hechos al virrey Avilés. Por su parte, el *Peruano* se dirigió a Huasco para recoger a Isasbiribil y a sus hombres, iniciando luego un largo crucero en busca de la nave enemiga y sus presas, que lo llevó hasta Pisco.<sup>63</sup> En dicho lugar desembarcó Isasbiribil para dirigirse a Lima, mientras que el *Peruano* retornó a Valparaíso para patrullar las aguas del Sur.<sup>64</sup>

Por su parte, Bejarano fue interceptado por dos fragatas británicas el 23 de octubre, a los 15° Sur, viéndose forzado a arrojar al mar la correspondencia que llevaba y a instruir a sus diez tripulantes para hacerse pasar por una embarcación mercante. Una de las fragatas era la *Cambridge* y la otra estaba al mando de Thomas Bebes, quien junto al piloto de la *Cambridge* se encontraban en el bote que pasó al falucho. Ambos habían sido prisioneros, el primero en Guayaquil y el segundo en Bellavista, reconociendo a Bejarano, quien fue llevado a bordo de la *Cambridge*, donde otro piloto, que tiempo atrás había sido apresado por la *Castor*, también lo reconoció. Le ofrecieron mercancía en venta, pero Bejarano rehusó la oferta, siendo finalmente liberado a medianoche, luego de lo cual continuó con su travesía hacia el Callao, a donde finalmente arribó el 25 de octubre.<sup>65</sup>

<sup>62</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, 8/6/1805, doc. 41, Avilés al secretario de Estado, n° 42, Lima 23/11/1804.

<sup>63</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana, n° 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, 25/10/1804.

<sup>64</sup> Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804.

<sup>65</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana, n° 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, 25/10/1804.

## Estado del Departamento al reinicio de la guerra (1804)

A raíz de la captura del convoy de Lima, el 8 de noviembre de 1804 el gobierno español dispuso que se tomaran represalias contra el comercio británico, y un mes más tarde, el 12 de diciembre, declaró rotas las hostilidades.<sup>66</sup> En ese momento el Apostadero contaba sólo con la corbeta *Castor*, el bergantín *Peruano* y la goleta *Alavesa*, todas ellos empeñados en labores hidrográficas en las costas centroamericanas y chilenas. La corbeta *Júpiter*, que al mando del segundo piloto Pedro Hurtado había estado estacionada en Chile desde 1797 en apoyo de las guarniciones de Talcahuano, Valdivia y Chiloé, se encontraba en mal estado y Ugarte había propuesto su venta.<sup>67</sup> Poco después de iniciado el conflicto, el Apostadero fue reforzado con la fragata *Astrea*, pero aún así el número de naves disponibles era insuficiente para cubrir el vasto Pacífico Sur, siendo además muy improbable que arribaran otras naves reales en un corto plazo.

Al igual que en la guerra precedente, la defensa de la costa fue organizada en tres ámbitos, uno que iba del río Tumbes al Santa, a cargo del coronel Gabino Gaínza, intendente de Piura; otro entre el río Santa y Nazca, a cargo del propio virrey; y el tercero, que cubría la costa de Arequipa, estaba a cargo de su intendente, el capitán de fragata Bartolomé María de Salamanca. Para la defensa del Callao se contaba con dos cañoneras y un bote, a los que eventualmente se sumó la fragata de la Compañía de Filipinas *Nuestra Señora de la Paz*, y se habilitaron otras dos cañoneras con sendos obuses de seis pulgadas. El virrey Avilés también dispuso la construcción de otras dos cañoneras para defender Guayaquil.<sup>68</sup>

En el resto del continente la situación de las fuerzas navales españolas era igualmente precaria. En los puertos del Caribe (La Habana, Veracruz, Cartagena y Puerto Cabello) se contaba con una fragata, una corbeta, seis

<sup>66</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 49, Vivero a Grandallana, n° 61, Lima 26/4/1805, anexo Vivero a Grandallana, n° 56, 26/2/1805. Avilés, *Memoria de gobierno*, p. 51.

<sup>67</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 339, Lima 21/6/1803; anexo n° 48 y 49, Hurtado a Ugarte, Valparaíso 25/3 y 4/6/1803.

<sup>68</sup> Ídem, legajo 37, doc. 42, Vivero a Grandallana, n° 70, Lima 26/6/1805, anexo Vivero a Avilés, n° 249, Lima 8/6/1805. Avilés, *Memoria de gobierno...*, pp. 51-54.

bergantines, doce goletas, un esquife, una galeota y dos cañoneras; en Montevideo existían una fragata, dos corbetas, un bergantín, un místico, una goleta, tres zumacas y una veintena de cañoneras; y San Blas contaba con dos fragatas y dos bergantines.<sup>69</sup>

### La *Astrea* en Paita

Suscrita la paz con Gran Bretaña llegó el momento no sólo de despachar los caudales retenidos en el Callao y en otros puertos americanos, sino también de ajustar algunas deudas por el apoyo que los virreinos se habían prestado entre sí, tanto en recursos monetarios y humanos, como en elementos que se consideraban esenciales para el funcionamiento de las economías locales. Entre estos últimos estuvo el azogue, cuyo suministro desde España se veía cortado durante los periodos de conflicto, razón por la cual parte del azogue de Huancavelica fue destinado a abastecer las necesidades de la minería mexicana y rioplatense.

A mediados de noviembre de 1804, a pedido del virrey Avilés, su contraparte rioplatense despachó la fragata *Astrea*, al mando del capitán de navío Pedro Bernardo Esquivel, con 2051 quintales de azogue y carga de particulares. El mal tiempo que enfrentó en el cabo de Hornos rompió varias vasijas de agua de la fragata, llevándola a arribar a Valparaíso a fines de enero, donde el capitán general de Chile le ordenó pasar a Coquimbo con el *Peruano* para apresar o ahuyentar a algunos buques contrabandistas que habían sido reportados en ese puerto. La *Astrea* y el *Peruano* zarparon a principios de febrero, escoltando a las fragatas *Piedad* y *Nueva Limeña*.<sup>70</sup>

Adelantándose unas horas a la *Astrea*, el *Peruano* arribó a Coquimbo a eso de las ocho de la noche del día 10, fondeando cerca al bergantín británico *Dart*, única embarcación presente en esa rada. De inmediato Colmenares hizo pasar a bordo de su nave al capitán británico, reteniendo sus papeles e informándole que al amanecer reconocería su carga, buscando de esa ma-

<sup>69</sup> González-Aller, *La Campaña de Trafalgar...*, pp. 63-69. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, 15/7/1805.

<sup>70</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 52, Avilés al ministro de Marina, n° 36, Lima 23/3/1805, anexo, Esquivel a Avilés, Callao 4/3/1805.

nera ganar tiempo para que arribara la *Astrea*. Esta ingresó a la una de la mañana del 11, y poco después el *Dart* comenzó a moverse al impulso de sus botes para tratar de ganar mar abierto, maniobra que al ser descubierta por el *Peruano* llevó a efectuar algunos disparos para tratar de detenerlo. Informado de este intento de fuga, Esquivel también abrió fuego contra el bergantín, el que fue respondido pobremente por tener a la mayor parte de su gente en los botes. Al auxilio de la oscuridad, finalmente el *Dart* pudo alcanzar la boca del puerto y al amanecer tanto el *Peruano* como la *Astrea* iniciaron su persecución. Más lenta que los bergantines, la fragata los perdió de vista en la noche del 11 al 12, retornando a Coquimbo para proteger a la *Piedad* que también había arribado al puerto. El *Peruano* mantuvo la caza dos días, y hacia mediodía del 12 vio que se desprendía del *Dart* una chalupa con gallardete blanco. Colmenares decidió acercarse a esta última, donde encontró dos hombres con un oficio del capitán británico en el que le pedía la patente y otros documentos que le había entregado. Tras negarse a ello, continuó la caza, pero viendo que la otra nave era más velera acordó en junta de oficiales suspenderla y retornar a Coquimbo.<sup>71</sup>

Durante su estada en este puerto Esquivel se vio obligado a entregar al gobernador 500 quintales de azogue, obedeciendo así a una reiterada orden del capitán general de Chile. Este hecho, que le fue reclamado por el virrey Avilés, encontró la aprobación real por orden de agosto de 1805, que disponía que en lo sucesivo los buques que con azogue toquen puertos chilenos atendieran las necesidades de esa capitanía general.<sup>72</sup> Por otro lado, la fuga del *Dart* también generó un enérgico reclamo de Avilés al ministro de Marina, quien no encontró culpa en Esquivel pero sí reprendió a Colmenares.<sup>73</sup> El bergantín británico sería capturado en Guayaquil poco después por el falucho corsario *San Pedro*.<sup>74</sup> Esquivel despachó al *Peruano* hacia Valparaíso el 16 de febrero, y al día siguiente zarpó con la *Piedad*, arribando al Callao los primeros días de marzo. A fines de ese mismo mes, mientras la *Astrea* era sometida

<sup>71</sup> Ídem y Colmenares a Esquivel, Coquimbo 14/2/1805.

<sup>72</sup> Avilés, *Memoria de gobierno...*, p. 77.

<sup>73</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 52, Gil de Taboada al secretario de Marina, San Lorenzo 4/11/1805.

<sup>74</sup> Ídem, legajo 37, doc. 42, Vivero a Grandallana, n° 70, Lima 26/6/1805, anexo Vivero a Avilés, n° 249, Lima 8/6/1805. Avilés, *Memoria de gobierno*, pp. 51-54.

a reparaciones para su próxima comisión a Panamá, se supo que la fragata británica *Sally* había llegado a Chancay. Con el fin de apresarla, el 19 de abril se despachó una expedición al mando del teniente de navío Isasbiribil, con el teniente de fragata Joaquín de Villalba y ochenta hombres, embarcados todos ellos en el lanchón de la plaza, que portaba una pieza de 24 libras, una goleta norteamericana que había sido detenida por el *Peruano*, el bote de la capitania y dos lanchitas auxiliares. La expedición llegó a Chancay durante la noche y la nave británica se vio obligada a zarpar dejando en el puerto una canoa con el capitán, un segundo piloto y cinco hombres, todos los cuales fueron arrestados por los milicianos. A raíz de estos hechos el virrey Avilés se convenció de la urgente necesidad de reparar las cañoneras.<sup>75</sup>

En junio la *Astrea* zarpó hacia Panamá con el situado y caudales de particulares, debiendo retornar con tabaco y reconociendo la costa en busca de naves enemigas y contrabandistas.<sup>76</sup> Luego de algunas semanas en Panamá, a principios de agosto se dirigió a Manta, de donde pasó a Paita para reabastecerse de víveres. El 3 de octubre, dos días después de arribar a este último puerto, los vigías de la *Astrea* avistaron dos naves, y a media mañana del día siguiente se presentaron en el puerto las fragatas británicas *Port-au-Prince* y *Lucy*. Mientras Esquivel se preparaba para salir a su encuentro pudo verse desde la fragata española como la *Lucy* capturaba al falucho *San Juan Bautista* que venía del Callao con abastecimientos.<sup>77</sup>

A mediodía la *Astrea* ya se encontraba fuera del puerto y unas dos horas después de afirmar su pabellón, a unas nueve millas de costa, se hallaba a distancia de fuego de las naves británicas. Confiando en su superioridad artillera y mayor maniobrabilidad, la *Port-au-Prince* y la *Lucy* se colocaron a ambas bandas de la *Astrea* e iniciaron su ataque. La acción duró varias horas, lapso en el cual las naves británicas lograron virar cinco o seis veces y batir a la *Astrea* por todos lados, mientras que ésta intentó abordar a la *Port-au-Prince*

<sup>75</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 49, Vivero a Grandallana, n° 61, Lima 26/4/1805, anexo Vivero a Grandallana, n° 62, Lima 26/4/1805.

<sup>76</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 26/5/1805, doc. 38, Vivero a Grandallana, n° 64, 26/5/1805; carpeta 25/8/1805, doc. 49, Vivero a Grandallana, n° 62, Lima, 26/4/1805.

<sup>77</sup> Los detalles de esta acción se encuentran en: AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1842, Esquivel a Grandallana, n° 1, Paita 6/10/1805; y n° 3, Paita 16/10/1805; y legajo 44, carpeta 23/6/1809, Vivero a Abascal, n° 833, 4/9/1807; así como en MNM, Impresos C314/03, parte de Esquivel a Avilés, Paita 6/10/1805.

hasta en tres oportunidades, echándole abajo el mastelero de sobremesana y otros elementos de la arboladura y maniobra. La *Lucy* también sufrió algún daño y la pérdida del mastelero de periquito, forzando a su capitán a romper contacto, cosa que también hizo su consorte hacia las cinco y media de la tarde, con un muerto y tres heridos a bordo.<sup>78</sup>

Luego de consultar con sus oficiales, Esquivel optó por no perseguir a las naves contrarias, pues aún dañadas eran más veleras que la suya. Además, la *Astrea* había recibido numerosos impactos, cinco de ellos a flor de agua, estaba haciendo catorce pulgadas de agua por hora y tenía tres muertos y 18 heridos, entre estos últimos el propio Esquivel y el alférez de navío Pedro Landázuri. Hubo cuatro heridos de gravedad, siendo uno de ellos el tercer piloto José de Maura, quien falleció esa misma noche.

En su reporte de esta acción, Esquivel se refiere elogiosamente a su tripulación y a los habitantes de Paita, señalando que:<sup>79</sup>

se han portado con actividad y valor, no habiendo dejado de contribuir para esto el estímulo de la bizarría de los paitaños que se presentaron al dar la vela hasta unos veinticinco para que se les destinase en las baterías, y así se hizo, asegurándome estos, y después los de tierra, que por no tener más embarcaciones menores en que venir a bordo no lo verificaron más de cien que quedaron con iguales deseos sobre el muelle, acreditando esto mismo el haber habilitado con la mayor prontitud un bergantín del país en el que a la media hora salieron como unos ochenta que a las dos leguas tuvieron que retirarse porque hallándose con poco lastre y siendo el viento demasiado fresco estaban expuestos a zozobrar.

La *Astrea* fondeó en Paita en la tarde del día 5 y esa misma noche, cuando se estaba moviendo la artillería de babor a estribor para reparar esa banda, llegó una canoa de tierra para avisar que se avistaba una fragata grande. Se taparon los balazos con plomo y se retornó la artillería a su lugar, quedando lista para la acción al amanecer, cuando se supo que eran dos las naves

<sup>78</sup> John Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island, in the South Pacific Ocean, compiled and arranged from the extensive communications of Mr. William Mariner, several years resident in those islands*, p. 42.

<sup>79</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1842, Esquivel a Grandallana, n° 1, Paita 6/10/1805.

que se encontraban a la vista, una fondeada y otra a la vela.<sup>80</sup> Se trataba de las mismas con que se había batido el día 4, que habían empleado los días previos para reparar sus daños y transferir munición de la *Lucy* a la *Port-au-Prince*. La tarde del 7 las dos naves enemigas ingresaron al puerto y volvieron a entablar combate con la *Astrea*, que había tomado una posición cercana a la playa y pasado cables a tierra por proa y popa para dar más estabilidad a sus disparos. Luego de un par de horas de intercambio de fuegos, hacia las siete y media de la noche, las naves atacantes se alejaron con serios daños a bordo, que en el caso de la *Port-au-Prince* incluían al menos un muerto y el desmontaje de dos de sus carronadas.<sup>81</sup> Si bien la *Astrea* no tuvo bajas en esta acción, su obra muerta sufrió nuevas averías. El día 8 se presentó otra fragata británica a reconocer el puerto, limitándose esta vez a disparar un tiro antes de retirarse.<sup>82</sup>

La situación se tornaba delicada para la *Astrea*, pues era claro que había varias naves enemigas en la zona y que la superarían en armamento y gente si actuaban en conjunto. Ante esto, Esquivel optó por defender su fragata en el puerto, pegándola a tierra y bajando seis cañones de 12 libras de la banda de babor, que daba a tierra, para formar una batería de cuatro piezas que defendiera su popa y otra con las restantes para cubrirle la proa. Asimismo, colocó otro cañón de igual calibre en su lancha, armando de igual manera a un pequeño bote local y a una balsa de palos. Al reportar al virrey Avilés sobre estos hechos le propuso que se arme a la fragata *Nuestra Señora de la Paz* y que junto con el *Peruano* y la *Castor* pasasen a Paita para poder operar de manera conjunta contra las numerosas naves enemigas presentes en la zona.<sup>83</sup>

Por diversos motivos el auxilio requerido por Esquivel demoró en ser enviado, pero finalmente el 24 de diciembre zarparon del Callao la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, armada en corso por el Consulado, y la corbeta *Castor*, escoltando al mercante *Dichosa* y al bergantín *Diligente*. A fines de mes arribaron a Paita y la *Astrea* con la *Castor* se dirigieron a Guayaquil con los mercantes mencionados, donde debía repararse la dañada arboladura de la

<sup>80</sup> *Ibidem*.

<sup>81</sup> Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island...*, p. 43.

<sup>82</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1842, Esquivel a Grandallana, n° 2, Paita 16/10/1805.

<sup>83</sup> *Ibidem*.

fragata. Por su parte, la *Nuestra Señora de la Paz* se quedó cruzando en esa zona según instrucciones del Consulado.<sup>84</sup>

La demora de esos auxilios a la *Astrea* generó un incidente entre los oficiales del Apostadero y el virrey Avilés, pues al conocerse en Lima la situación de la fragata los primeros suscribieron un pedido al virrey para que se le auxiliara a la brevedad, proponiendo que se armaran tres buques mercantes y ofreciéndose a servir durante esa campaña sin sueldos ni gratificaciones. Asimismo, la Junta de Marina aprobó solicitar a Avilés que habilitara en guerra a la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, y se armara para una campaña a las fragatas *Joaquina*, *Nuestra Señora de la Piedad* y *Nuestra Señora de las Mercedes*.<sup>85</sup> Avilés tomó a mal dicho pedido y lo consideró irrespetuoso e incluso insubordinado, ordenándole a Vivero que todos los oficiales de marina pasaran al Callao para acelerar las reparaciones de la *Castor* y el *Peruano*. Asimismo, escribió al ministro de Marina pidiendo se les sancionara no sólo por desacato sino porque.<sup>86</sup>

en cafés, calles y plazas andan leyendo los mismos oficiales aquellos papeles, haciendo alarde de su atrevimiento, pues merecía habérseles arrestado en un castillo del Callao para escarmentarlos, principalmente al comandante que tuvo la ligereza de pasarme unos documentos faltos de respeto y subordinación.

Sin embargo, la opinión en el Ministerio de Marina fue contraria a los deseos del virrey peruano, pues lejos de encontrar algún indicio de insubordinación o desacato se consideró que los oficiales habían tenido una actitud meritoria, aun cuando sí era reprehensible que hubiesen hecho público su pedido al virrey pues ello lo colocaba en una mala situación ante la opinión pública. Para cerrar ese incidente, el 28 de mayo de 1806 se redactaron dos cartas en la secretaría real, una dirigida al virrey limeño indicándole que, lejos de encontrar culpa, el rey aprobaba la actitud de los oficiales y que con-

<sup>84</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1981, Vivero a Grandallana, n° 95, Callao 24/12/1805.

<sup>85</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1838, n° 1, acuerdo de la Junta de Marina, Lima 23/10/1805; n° 2, Lima 22/10/1805.

<sup>86</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1838, n° 3, Vivero a Avilés, 24/10/1805; n° 4, Avilés a Vivero, 25/10/1805; y n° 39, Avilés a Gil de Taboada, Lima 23/11/1805.

sideraba que Avilés no había meditado bien sus resoluciones en el asunto; y otra a Vivero, llamándole la atención por haber permitido que se hagan públicos sus pedidos al virrey.<sup>87</sup>

La *Astrea* y la *Castor* permanecieron en Guayaquil desde enero hasta abril de 1806, lapso en el que se armó a la presa británica *Dart*, que pasó a denominarse *Nuestra Señora del Rosario* alias *Flecha*, siendo puesta al mando del teniente de navío Ángel Texeyro, de la dotación de la *Astrea*. Las tres naves, junto con la *Alavesa* y siete mercantes, zarparon a principios de abril, recalando en Paita antes de arribar al Callao a principios de julio. Para esa fecha ya se contaba en este puerto con dos nuevas lanchas cañoneras, así como con dos botes de fuerza dotados con obuses de 32 libras, y tres botes pequeños para el servicio de las lanchas, construidos todos ellos por Nicolás Noe por 36 500 pesos.<sup>88</sup>

Al arribo del convoy, el virrey Avilés dispuso que la *Alavesa* fuese desarmada y puesta a remate, cosa que finalmente no se hizo, no tanto por la oposición de Vivero sino porque las ofertas recibidas fueron consideradas muy bajas.<sup>89</sup> Por otro lado, poco después de su arribo se desarmó al *Flecha*, pues la junta de Real Hacienda consideró que se había sobrevaluado su precio y engañado al capitán de navío Esquivel, disponiendo que los vendedores devolvieran los 10059 pesos 6 reales que se habían pagado por ella.<sup>90</sup>

### La *Port-au-Prince* y la *Lucy*<sup>91</sup>

Al mando del capitán T. Duck, con 466 toneladas de porte, una tripulación de 96 hombres, y montando 24 cañones de 12 y 9 libras, y 8 carronadas de

<sup>87</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1838, Gil de Taboada al ministro de Marina, Aranjuez 17/5/1806; y borrador de carta al virrey, 28/5/1806.

<sup>88</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada, n° 114, Callao 24/5/1806; y legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 112, Callao 25/4/1806. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 20, cuaderno 7, legajo 11.

<sup>89</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1931, Vivero a Grandallana, n° 121, Callao 24/7/1806, anexo Avilés a Vivero, Lima 11/7/1806, y Vivero a Avilés, n° 520, 11/7/1806.

<sup>90</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 129, Callao 22/9/1806; legajo 43, carpeta 1932, Vivero a Gil de Taboada n° 120, Callao 23/7/1806.

<sup>91</sup> Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island...*, pp. 33-52.

12, la *Port-au-Prince* zarpó de Gravesend en febrero de 1805 con la intención dual de llevar a cabo actividades de corso y de caza de ballenas y lobos. En junio dobló el cabo de Hornos y el 3 de julio se puso al habla con el ballenero *Earl St. Vincent*, cuyo capitán informó a Duck que algunos balleneros británicos se hallaban detenidos en Concepción. Pensando obtener una jugosa ganancia por liberarlos, el 20 de ese mes Duck arribó a la isla Quiriquina, y esa misma noche despachó 4 botes con gente armada que lograron reducir a los custodios del *Albion*, uno de los balleneros apresados. La falta de viento, que había evitado que la *Port-au-Prince* ingresara para apoyar a sus botes, obligó a remolcar a la represada *Albion*, pero estando en ese proceso fueron descubiertos por las baterías de tierra, cuyos certeros disparos obligaron a abortar la operación. Perseverando en su intención inicial, luego de que el 22 levantara algo la briza, Duck ingresó al puerto e intercambió disparos con la batería, convenciéndose de que resultaría impracticable rescatar a los balleneros. Una semana más tarde volvió a despachar botes al interior del puerto durante la noche, pero los oficiales a cargo de ellos optaron por retornar a su fragata pues los balleneros habían sido movidos más cerca de la batería.<sup>92</sup>

Al caer la tarde del 31 de julio la *Port-au-Prince* ingresó a Coquimbo mostrando bandera norteamericana, y esa misma noche tres comerciantes locales se presentaron a bordo en busca de mercancía de contrabando. Se les brindó algunas muestras y prometieron regresar la noche siguiente con dinero para concretar la compra de ciertos bienes, algo que, como ya hemos visto, resultaba muy frecuente entre los capitanes norteamericanos y los pobladores locales. En efecto, la noche siguiente retornaron los comerciantes acompañados de otros tres, y durante el 2 de agosto dos más los siguieron, llevando en total unos 400 000 pesos, siendo todos ellos retenidos a bordo y despojados de su dinero. Esa misma tarde se enviaron a tierra cuatro botes con gente armada para saquear los almacenes, que se encontraban algo distantes de la población. Los seis primeros comerciantes fueron liberados en la noche, mientras que los dos restantes fueron soltados a la mañana siguiente, luego de pagar 300 pesos por su rescate. Considerando demasiado arriesgado atacar la población propiamente dicha, que

<sup>92</sup> Ídem, pp. 33-36.

estaba defendida por 22 piezas de artillería, el 5 de agosto Duck se dirigió a la bahía de Caldera.<sup>93</sup>

La fragata británica arribó a ese puerto cuatro días después, logrando convencer a un pescador local para que pasara a Copiapó a avisar que un buque mercante norteamericano se encontraba a la espera de hacer negocios. Mientras aguardaban a que la estratagema madurase, 11 tripulantes desertaron en la noche del 11, internándose en dirección a Copiapó e informando en el camino a un grupo de cinco comerciantes locales sobre la verdadera intención del *Port-au-Prince*. Sin estar convencidos de este hecho, estos caballeros pasaron a bordo de la fragata y, obviamente, fueron retenidos y despojados de su dinero, siendo liberados el 17 de agosto, un día antes de que la fragata zarpara hacia el norte.<sup>94</sup>

En los seis días siguientes la *Port-au-Prince* ingresó a Pisagua, donde capturó un bergantín y un bote, tomando luego otros dos bergantines cerca a Iquique y a Pabellón de Pica, siendo uno de estos tres el *Begoña*. Hacia el 24 de agosto todos los prisioneros fueron puestos a bordo del bote apresado, con instrucciones de dirigirse a Pisagua, mientras que la pequeña división británica continuaba hacia Arica. La fragata fue la primera en arribar, al caer la tarde del 2 de septiembre, efectuando algunos tiros de intimidación sobre la población, mientras esperaba a los bergantines para poder enviar gente a tierra. El ataque se reinició al día siguiente, y esa tarde, luego del arribo de sus consortes, intentaron sacar un bergantín que estaba fondeado. Sin embargo, las defensas del puerto y el incendio del bergantín por sus tripulantes, convencieron a Duck de que era mejor abandonar su intento y dirigirse a Ilo.<sup>95</sup>

A las diez de la mañana del 4 de septiembre el *Begoña* inició el ataque a esta localidad. Desembarcaron 45 hombres que fácilmente doblegaron la débil resistencia de los milicianos, apoderándose de la población y obtuvieron algún rescate por el comandante militar del puerto y el párroco. El pueblo fue completamente saqueado y luego incendiado, y los buques británicos abandonaron el fondeadero el día 8, tras haber perdido al *Begoña* por haberse

<sup>93</sup> Ídem, pp. 37-38.

<sup>94</sup> Ídem, p. 39.

<sup>95</sup> Ídem, pp. 39-40.

varado e incendiado. El *Port-au-Prince* permaneció cinco días en Punta Coles, donde hundió a sus presas antes de continuar hacia el norte. El 15 de ese mes capturó al bergantín guanero *Nuestra Señora del Carmen*, a bordo del cual encontraron algo de dinero; y esa misma mañana encontraron un bote con seis hombres del corsario londinense *Minerva*. Sus tripulantes se habían amotinado a mediados de agosto para dedicarse a la piratería, matando al capitán y poniendo en dos botes a diez tripulantes que no habían querido unírseles. Tras diez días en la mar, uno de los botes, con cuatro hombres a bordo, optó por dirigirse a tierra, mientras que el otro fue rescatado dos semanas más tarde por la *Port-au-Prince*. El 19 de septiembre, antes de seguir hacia el norte, el *Nuestra Señora del Carmen* fue liberado.<sup>96</sup>

Tres días después el *Port-au-Prince* se encontró con el ballenero londinense *Lucy*, que había ingresado al Pacífico en julio o agosto de 1805 y estaba armado con 18 piezas de ocho libras y seis carronadas. Ambos buques fondearon el 23 frente a Chíncha, donde 40 hombres de cada buque saquearon la población, antes de dirigirse al Callao, donde el *Port-au-Prince* intentó tomar una nave que arribaba al puerto, pero desistió de hacerlo al ver que venían a su encuentro las cañoneras, el bote de la capitanía y la falúa de rentas.<sup>97</sup> Las fragatas británicas continuaron hacia el norte y el 4 de octubre arribaron a Paita con la intención de saquear la población, pero, como ya se mencionó, fueron rechazadas por la *Astrea* sufriendo varios daños a bordo por lo que procedieron a Galápagos para efectuar las reparaciones del caso. Tras repartirse el botín y esperar en vano al *San Juan Bautista*, que habían tomado en Paita, el 3 de noviembre ambos buques se separaron.<sup>98</sup>

La *Lucy* continuó hacia Panamá sin lograr nuevas capturas y pasó luego a las Marquesas donde dejó siete tripulantes que intentaban amotinarse. Se dirigió posteriormente a Tahití, en busca de información sobre la *Minerva*, y finalmente arribó a Port Jackson.<sup>99</sup>

<sup>96</sup> Ídem, pp. 40-41.

<sup>97</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 50, Vivero a Grandallana, n° 85, Callao 25/10/1805.

<sup>98</sup> Martin, *An account of the natives of the Tonga Island*, pp. 42-43.

<sup>99</sup> *Transactions of the Missionary Society in the Years 1803, 1804, 1805 & 1806*, II, pp. 172-174.

Durante dos meses el *Port-au-Prince* se dedicó a cazar ballenas, pero la poca suerte que tuvo en este empeño llevó a Duck a reiniciar sus ataques en la costa, encontrándose a principios de febrero de 1806 cerca a la isla de la Plata, frente a la costa de Manabí. El 4 de ese mes logró tomar al bergantín *San Pedro*, que se dirigía a Santa Elena, y dos días más tarde capturó al de igual clase *Santa Rosa del Carmen*, con cargamento de sal, harina y cebo. Despojados de su carga, este último fue liberado el 7 de febrero llevando también a los tripulantes del *San Pedro*. Una semana después el corsario británico capturó al bergantín *Tránsito*, que se dirigía de Tumaco a Paita con carga de cacao, y al día siguiente fondearon en Atacames, donde se reaprovisionaron de víveres frescos. El 23 de ese mes la fragata y sus dos presas arribaron a La Tola, donde encontraron una favorable acogida por parte del gobernador, en retribución a ciertas consideraciones que Duck había tenido con un pariente suyo en Atacames.<sup>100</sup>

Luego de algunas reparaciones en la isla Cocos, el *Port-au-Prince* volvió a dedicarse durante algunas semanas a la ballenería, hasta que el 30 de marzo capturó a la altura de Acapulco al bergantín *San Isidro*, que al mando de Joseph Evenzega venía de Guayaquil con cacao. El capitán y sus diez tripulantes fueron liberados al día siguiente en el bote del bergantín, y este último fue puesto al mando de John Parker y despachado a Port Jackson el 1º de abril. Sin embargo, Parker, “haciendo derrota al sur, ha sido represado en el Chocó porque cayeron sobre aquella costa faltos de víveres obligándolos la necesidad a entregarse”. La *Port-au-Prince* siguió cazando ballenas hasta el 3 de junio, cuando volvió a acercarse a costa a la altura de San Blas, y el día 19 capturó a la corbeta guayaquileña *Santa Ana*, que al mando de Francisco Puertas estaba de regreso a su puerto. La presa fue despachada a Port Jackson el 22 de junio, arribando a su destino tres meses después. Para principios de agosto la *Port-au-Prince* se hallaba en las islas San Benito, donde cazó una gran cantidad de lobos, pero el capitán Duck falleció en dicho lugar el 11 de ese mes.<sup>101</sup> Al mando del piloto Brown, la fragata puso proa a las Sandwich, pasando posteriormente a Tonga, a donde arribó a fines de noviembre

<sup>100</sup> Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island...*, pp. 44-46.

<sup>101</sup> Ídem, pp. 47-51. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1846, Vivero a Gil de Taboada, nº 145, Callao, 22/1/1807. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 26/10/1806, p. 1.

de 1806. En dicho lugar desertaron 19 tripulantes, y el 1º de diciembre el buque fue capturado por unos 300 nativos, que mataron a la mayor parte de los tripulantes.<sup>102</sup>

### **Actividades del *Peruano* y la *Castor***

Tras dejar al teniente Isasbiribil en Pisco el *Peruano* había puesto proa nuevamente al sur, con instrucciones de desalojar a los extranjeros que encontrara en las islas Mocha, Santa María y Juan Fernández. En enero de 1805 llevó a cabo esa comisión en las dos primeras islas, encontrando en Santa María a dos buques norteamericanos, 14 casuchas, dos ranchos y tres huertas, y deteniendo a 16 anglosajones que fueron conducidos primero a Valparaíso y posteriormente al Callao.<sup>103</sup>

Luego de arribar a Valparaíso y acompañar a la *Astrea* a Coquimbo, en mayo de 1805 el *Peruano* y la *Castor* se dirigieron a Más Afuera, donde capturaron a otros seis anglosajones que se habían asentado en esa isla,<sup>104</sup> que como señaló Avilés en su memoria de gobierno:<sup>105</sup>

aunque desierta, ha sido siempre el asilo de los piratas que han infestado estos mares, pues abundante en agua y leña, en pescado de delicado gusto y en alguna carne de cabras monteses (aunque disminuidas después que se tomaron arbitrios para exterminarlas) proporciona refrescos a las tripulaciones que anclen en su puerto.

Esta anómala situación se venía presentando desde finales del siglo XVIII, y ya a mediados de 1802 se había reportado la presencia de unos 40 anglosajones

<sup>102</sup> Recientemente, en agosto del 2012, el gobierno de Tonga reportó el hallazgo de lo que serían los restos del *Port-au-Prince*.

<sup>103</sup> Eugenio Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*, pp. 173-176.

<sup>104</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, doc. 38, n° 64, Vivero a Grandallana, 26/5/1805. AGI, Estado, 73, n° 148, Lima, 23/6/1804, extracto de carta 33 del virrey Avilés; y n° 155, Lima 23/7/1805, extracto de la carta n° 47 del virrey Avilés. Avilés, *Memoria de gobierno*, p. 51.

<sup>105</sup> Avilés, *Memoria de gobierno...*, p. 50.

afincados y más de un centenar de transeúntes, constituyendo una excelente base de apoyo para los balleneros y las naves dedicadas al contrabando, y durante épocas de guerra podía igualmente servir a los corsarios enemigos.<sup>106</sup>

El *Peruano* y la *Castor* capturaron además algunos buques norteamericanos por sospecha de contrabando así como a la nave británica *Sprightly*, que fue condenada y vendida en el Callao.<sup>107</sup> En este puerto, a donde llegaron en julio, se cambió la artillería de la *Castor* colocándole seis cañones de 12 libras que habían sido la *Santa Leocadia* y los de seis libras que tenía el *Peruano*. Concluidos estos trabajos en diciembre, la corbeta zarpó con el convoy que iba en apoyo de la *Astrea*. Por su parte, el *Peruano* fue sometido a varios trabajos, que duraron hasta mayo siguiente, siendo arbolado como corbeta y armado con dos carronadas y 18 cañones cortos de bronce de ocho libras fundidos en Lima.<sup>108</sup>

Fue en estas circunstancias que se produjeron dos ataques británicos en las cercanías del puerto. El primero tuvo lugar en la noche del 13 de octubre de 1805, cuando la fragata nacional *Joaquina* se acercaba a San Lorenzo luego de una larga travesía desde Montevideo y fue atacada por el bergantín británico *Antelope*. La nave británica montaba diez carronadas de 12 libras, cinco cañones de cinco libra y media, y uno de bronce de tres, contando además con 54 tripulantes. Armada en corso y mercancía, con 14 cañones de ocho, dos obuses y 70 hombres de dotación, la *Joaquina* se defendió con tesón, logrando rendir a su atacante luego de tres horas de combate. El capitán británico y cinco de sus hombres fallecieron en la acción, quedando heridos otros 15, mientras que la *Joaquina* tuvo cuatro muertos y 14 heridos.<sup>109</sup>

<sup>106</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero, n° 237, Lima 25/6/1802, anexo Parga a Vivero, Callao 22/5/1802. AGI, Estado, 73, n° 144, Lima 23/12/1803, extracto de la carta del virrey Avilés.

<sup>107</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 45, Vivero a Grandallana, n° 76, Lima 25/8/1805; legajo 41, carpeta 1931, Vivero a Grandallana, n° 121, Callao 24/7/1806, anexo Avilés a Vivero, Lima 11/7/1806, y Vivero a Avilés, n° 520, 11/7/1806. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 22/6/1806, p. 4.

<sup>108</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 47, Vivero a Grandallana, n° 81, 25/9/1805; legajo 40, carpeta 24/2/1806, Vivero a Grandallana, n° 77, Callao 25/8/1805.

<sup>109</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1841, Vivero a Grandallana, n° 84, Callao 25/10/1805.

De inmediato Vivero propuso habilitar para el servicio de la Real Armada al capturado *Antílope*, nombre que se le dio a la presa, pero el 29 de octubre de 1805 el virrey Avilés dispuso que pasara a disposición del Consulado a cambio de que este asumiera los costos de la habilitación de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* para que saliera a la brevedad con la corbeta *Castor* a auxiliar a la *Astrea*, que seguía detenida en Paita. Finalmente, dado que la carencia de patentes de corso había llevado a que sólo se habilitara la patente de navegación de la *Joaquina*, su propietario, el naviero Javier María de Aguirre, reclamó y obtuvo para sí a la *Antílope*, despachándola el 24 de diciembre de ese año hacia Santander.<sup>110</sup>

Pocas semanas más tarde, a principios de 1806 el ballenero londinense *Vulture* se enfrentó cerca al Callao con la fragata *Ceres*, que venía de Concepción. La acción duró varias horas y finalmente se apoderó de la nave española, marinándola con seis hombres, que sumados a dos anglosajones que servían en el buque capturado, así como el contraestre y dos marineros españoles, debían conducirla a la isla Santa Elena. Un par de días después de separarse, los tripulantes españoles lograron apoderarse del buque matando a seis de los anglosajones. Algunas semanas más tarde, los dos ingleses sobrevivientes se levantaron y lograron matar a los tres españoles, pero como eran muy pocos para gobernar la nave terminaron varándola en la isla Mocha. Por su parte, luego de llevar a cabo otras hostilidades, el *Vulture* arribó a Sidney en julio de 1806.<sup>111</sup>

Como estos hechos volvían a demostrar, era necesario brindar algún tipo de protección a las naves que se aproximaban al Callao, por lo que a fines de mayo de 1806 la corbeta *Peruano* fue enviada a cruzar entre dicho puerto y Pisco, retornando el 21 de junio con varios mercantes bajo su protección. A fines de agosto, luego de reparar los daños sufridos en

<sup>110</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1929, Vivero a Grandallana, n° 91, Callao 25/11/1805; carpeta 1981, Vivero a Grandallana, n° 95, Callao 24/12/1805; carpeta 1843, Vivero a Grandallana n° 92, Callao 25/11/1805.

<sup>111</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada, n° 113, Callao 24/5/1806. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 27/7/1806, p. 3. Amasa Delano, *A Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres, comprising three voyages around the world together with a voyage of survey and discovery in the Pacific Ocean and Oriental Islands*, pp. 296-298.

su aparejo frente a San Gallán, la corbeta zarpó nuevamente llevando el situado a Panamá.<sup>112</sup>

A fines de octubre de 1806 inició el tornaviaje, en conserva con el mercante *Peregrina* y el bergantín *Rosita*, recalando en Atacames, en la ría del Guayas y en Paita, fondeando finalmente en el Callao los primeros días de marzo de 1807, junto con el apresado bergantín *Vigilant*.<sup>113</sup> Armado con diez cañones y con una veintena de hombres a bordo, el 28 de mayo de 1806 este bergantín había reconocido, frente a Pisco, a la fragata *Diligente* que venía de Cádiz al Callao. Posteriormente capturó y saqueó al bergantín guanero *San Pablo*, cerca a la isla Asia, dejando a bordo a dos marineros ingleses y un joven de 16 años de la tripulación española mientras daba caza al bergantín *Príncipe*, al que logró capturar pero tuvo que prender fuego al ser atacado por el corsario *San Gabriel*. Días más tarde, el *San Pablo* fue encontrado por el bergantín guanero *Caballo*, siendo retomado y conducido a Chancay, de donde eran ambas embarcaciones. Sustanciado el expediente, se dio la quinta parte al dueño y tripulación del *Caballo*.<sup>114</sup> Mientras tanto, el *Vigilant* continuó navegando hacia el norte y el 30 de junio apresó al oeste de Paita a la polacra guayaquileña *Montserrat*, que se dirigía de Huanchaco a Panamá.<sup>115</sup> Días más tarde, cinco tripulantes de esta polacra lograron reducir a la tripulación del *Vigilant*, matar a su capitán y arribar a Tumaco, donde poco después se unieron al convoy de la *Peruano* para proceder al Callao.<sup>116</sup>

Por su parte, en septiembre de 1806 la *Castor* salió del Callao con auxilios para Chiloé,<sup>117</sup> retornando a fines de noviembre sólo para volver a dirigirse a esa plaza con pertrechos y dinero. Durante su estada en el puerto limeño se le retiraron cuatro cañones de 12 libras del entrepuente, para que pudiera soportar mejor los gruesos mares que debía enfrentar, pese a lo cual

<sup>112</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 116, Callao 25/6/1806; y n° 129, Callao 22/9/1806.

<sup>113</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1847, Vivero a Gil de Taboada, n° 144, Callao 22/1/1807.

<sup>114</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1915.1, Vivero a Gil de Taboada, n° 142, Lima 23/12/1806; legajo 40, carpeta 1839, Vivero a Gil de Taboada n° 115, Callao 25/6/1806.

<sup>115</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada n° 118, Callao 22/7/1806.

<sup>116</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1849, Vivero a Gil de Taboada, n° 137, Callao, 25/10/1806; y carpeta 1986, Vivero a Gil de Taboada, n° 146, Lima, 24/2/1807.

<sup>117</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 129, Callao 22/9/1806.

sufrió varias averías durante la travesía. Cumplida su comisión, recaló en Valparaíso y retornó al Callao a fines de marzo de 1807.<sup>118</sup>

Poco antes había ingresado a este puerto la *Astrea*, luego de haber escoltado hasta Valparaíso a la fragata *Piedad*, que llevaba 400 quintales de pólvora para que fuesen enviados a Buenos Aires. De regreso del puerto chileno, la *Astrea* recaló en Iquique y Arica para dejar pertrechos y artilleros, y traer azufre y algunas piezas que se habían recuperado de las naufragadas fragatas inglesas *Minerva* y *Lucy*.<sup>119</sup> Esta última nave había capturado y luego quemado una goleta en Concepción, así como un bergantín en Coquimbo, al que armó con cuatro cañones. El 30 de abril entró a Arica y despachó varias canoas y botes para tratar de sacar el bergantín *Místico*, sin poderlo lograr por la obstinada resistencia de esta nave y de las defensas de tierra. Esa misma noche la *Lucy* penetró al fondeadero para llevar a cabo un nuevo intento, pero a eso de las dos de la mañana encalló y su tripulación se vio obligada a abandonar la fragata, pasando a bordo del bergantín presa en el que pusieron proa al norte. Pero la suerte no estaba de su lado, y el 4 de mayo fue capturada una partida de gente que había bajado en Ilo para reabastecerse de agua. Al parecer la *Lucy* había estado en compañía de la *John & James*, pero surgió algún problema entre ambos buques pues 32 tripulantes de este último decidieron abandonar su nave en tres botes y arribaron a Concepción hacia marzo o principios de abril de 1806, siendo remitidos al Callao con otros cinco desertores de la ballenera *Fenam*.<sup>120</sup>

La *Astrea* arribó al Callao a principios de marzo de 1807 y a finales del siguiente mes volvió a zarpar con el situado a Panamá.<sup>121</sup>

<sup>118</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1985, Vivero a Gil de Taboada, n° 143, Lima 23/12/1806; y n° 149, Lima 23/3/1807.

<sup>119</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1984, Vivero a Gil de Taboada, n° 136, Callao 24/10/1806; y carpeta 1847, Vivero a Gil de Taboada, n° 144, Callao 22/1/1807; Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, Callao 4/3/1807.

<sup>120</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada, n° 113, Callao 24/5/1806; y n° 115, Callao 25/6/1806. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 22/6/1806, p. 4, reporta la captura de la *John*, del capitán Moody.

<sup>121</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1985, Vivero a Gil de Taboada, n° 153, Callao 27/4/1807.

## El crucero del *H. M. S. Cornwallis*<sup>122</sup>

A fines de junio de 1806 fuerzas británicas al mando del coronel William Beresford desembarcaron en el Río de la Plata y ocuparon Buenos Aires tras vencer la pobre resistencia ofrecida por el virrey Rafael de Sobremonte. Mientras que el virrey se dirigió a Córdoba, los porteños se organizaron para recuperar el control de la ciudad y tras varios enfrentamientos obligaron a Beresford a capitular el 20 de agosto. Sin embargo, los favorables reportes iniciales del ahora prisionero Beresford motivaron al gobierno de Londres a despachar nuevas fuerzas a la zona, las que lograron capturar Montevideo en febrero de 1807. Desde esa base, el teniente general John Withelock trató de recuperar Buenos Aires a principios de julio, siendo derrotado y obligado a capitular el 7 de ese mes, poniendo fin al intento británico de asentarse en esa zona del imperio español.

En el contexto de estas operaciones el contralmirante Sir Edward Pellew, comandante de las fuerzas navales en las Indias Orientales, decidió despachar a la fragata *Cornwallis* hacia las costas americanas del Pacífico para hostilizar el comercio español.

Con más de 166 pies de eslora, un desplazamiento de 1388 toneladas y una dotación cercana a los 430 hombres, la fragata portaba 38 piezas de 42 y 24 libras.<sup>123</sup> Al mando del capitán de navío Charles James Johnston, la *Cornwallis* zarpó de Madras hacia Port Jackson en febrero de 1807, y tras permanecer 11 días en ese puerto volvió a hacerse a la mar el 23 de abril en demanda de la costa oeste sudamericana.<sup>124</sup> El 16 de mayo arribó a las Galápagos, dirigiéndose luego a Más a Tierra, y un mes después puso proa hacia Valparaíso. A los dos días del zarpe se produjo un incendio en el pañol de artillería, al prenderse accidentalmente algunos cartuchos de mosquete luego de un ejercicio de combate. Tras varias horas el fuego pudo

<sup>122</sup> Véase Jorge Ortiz Sotelo, "El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)", pp. 129-138. Una versión actualizada es la de Jorge Ortiz Sotelo y Robert King, "A Cruise to the Coasts of Peru and Chile: HM ship *Cornwallis*, 1807", pp. 35-52.

<sup>123</sup> The National Archives, Londres, Admiralty (en adelante ADM) 51/1777. *The Sydney Gazette* del 19/4/1807. Michael Phillips, "Ships of the Old Navy. A History of the Sailing Ships of the Royal Navy".

<sup>124</sup> *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser* del 19/4 y 7/6/1807. Frederick Watson (editor), *Historical Records of Australia*, Series I, vol. VI, p. 159, Bligh a Windham, 31/10/1807.

ser controlado, dejando diez heridos, varios de los cuales fallecieron en los días siguientes.<sup>125</sup>

Sin encontrar presa alguna en Valparaíso ni en Coquimbo, el 27 de junio desembarcó una partida armada en Huasco que logró tomar alimentos frescos, cierta cantidad de cobre que se encontraba cerca de la orilla, y una embarcación menor.<sup>126</sup> El 8 de julio, estando en Iquique, tomó una pequeña nave guanera procedente de Pisco, soltándola poco después por considerarla de muy poco valor. La *Cornwallis* permaneció en Arica del 9 al 11 de julio, logrando capturar a los bergantines guaneros *San Antonio* y *Messiars*, uno que zarpaba hacia Pisco y el otro que arribaba de aquel puerto, con los que ingresó a Ilo el día 13.

En este último puerto la expedición británica capturó al bergantín *Triunfante*, cargado con guano, y a la fragata *Rosalía*, de 375 toneladas, con carga de tabaco. Asimismo, luego de disparar un tiro sobre la población, Johnston envió un mensajero a tierra para entrevistarse con el gobernador a fin de que no se opusiera al reabastecimiento de la nave. Al parecer no logró obtener dicha autorización y fue por ello que al día siguiente desembarcó una fuerza de 80 tripulantes y soldados, que doblegó la resistencia de los milicianos y retornó a bordo con 3 ovejas, 14 cerdos y más de 70 de gallinas.<sup>127</sup> El 15 de julio, antes de zarpar en compañía del *Messiars* y la *Rosalía*, Johnston dispuso el hundimiento de los bergantines *Triunfante* y *San Antonio*, enviando los prisioneros a tierra.

La pequeña flotilla británica arribó a Pisco dos días después, donde los botes de la fragata capturaron dos bergantines cargados de pisco que intentaban escapar.<sup>128</sup> Según el diario de la *Cornwallis*, el propietario de uno de los bergantines trató de negociar su rescate, pero el gobernador de Pisco se opuso a ese intento. Permanecieron en el puerto hasta el 19 de julio, re-

<sup>125</sup> John Marshall, *Royal Naval Biography or; memoirs of the Services of all the flag officers, supperannuated rear-admirals, retired-captains, post-captains, and commanders whose names appeared on the Admiralty List of Sea Officers at the commencement of the present year, or who have since been promoted*, Suplemento I, pp. 170-171.

<sup>126</sup> Ídem, p. 171.

<sup>127</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1853, Vivero a Gil de Taboada, n° 167, Callao 27/8/1807.

<sup>128</sup> Marshall, *Royal Naval Biography...*, suplemento I, p. 172. Phillips, "Ships of the Old Navy...".

tirando la cabuyería al *Messiares* y pasando su carga a la *Rosalía*, que con una dotación de presa de siete hombres y al mando del teniente Garland fue despachada hacia Port Jackson. La *Rosalía* naufragó en el arrecife de Minerva, 1 300 kilómetros al norte de isla Norfolk, entre Nueva Caledonia y Nueva Zelanda, logrando salvarse todos sus tripulantes en un bote.<sup>129</sup>

Luego de hundir al *Messiares* fuera de Pisco, la *Cornwallis* puso proa al norte y capturó cerca al Callao a los bergantines *San Francisco* y *Diamante*, que se dirigían a Pisco. El 23 de julio reconoció el puerto, avistando 13 o 14 buques, y gran número de pequeñas naves. Con las presas en conserva, el 27 de ese mes se enfrentó cerca de las islas Hormigas con el bergantín corsario *San Gabriel*, que sólo contaba con dos cañones largos de bronce de 18 libras y dos cañones de cuatro libras, y una tripulación de 37 hombres. Luego de casi dos horas de combate, y con varias bajas a bordo, entre ellas dos muertos y un herido que falleció horas después, el *San Gabriel* se vio obligado a rendirse.<sup>130</sup> Tras este encuentro, Johnston puso proa al norte, enviando a los prisioneros a tierra a bordo del *San Francisco*.

El 28 de julio la *Cornwallis* y sus presas ingresaron a Barranca, donde echaron a pique a uno de los bergantines guaneros capturados, posiblemente el *Diamante*; y frente a Pativilca tomaron a la fragata *Atlántico*, alias *Orué*, cargada con azúcar.<sup>131</sup> Luego de pasar a bordo de su nave 15 de los 18 cañones de nueve y seis libras de la *Atlántico*,<sup>132</sup> la flotilla de Johnston continuó hacia el norte, tocó en Ferrol (cerca al actual Chimbote) el 31 de julio y reconoció Malabrigo al día siguiente, donde destruyeron a la corbeta *Infanta* y capturaron a la *Pegaso*, cargada con azúcar, arroz y licor, pasando luego a fondear en Huanchaco. Al mando del piloto Graham, la *Pegaso* fue despachada el 2 de agosto a Port Jackson, arribando a su destino el 1° de octubre.<sup>133</sup>

<sup>129</sup> Watson, *Historical Records of Australia...* Series I, vol, VI, 1916, p. 159, Bligh a Windham, 31/10/1807.

<sup>130</sup> Marshall, *Royal Naval Biography...*, Suplemento I, p. 172.

<sup>131</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1853, n° 167, Callao 27/8/1807, derrota de la *Cornwallis*.

<sup>132</sup> Según Phillips, "Ships of the Old Navy...", la *Atlántico* montaba 17 cañones de 4 libras.

<sup>133</sup> F. M. Bladen (editor), *Historical Records of New South Wales*, VI, 1807, 1808, p. 348. Sometida a la corte del almirantazgo en Sydney, la *Pegaso* fue condenada como buena presa el 24/1/1808, rematada y adquirida por Thomas Moore [*The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 15/5/1808, pp. 1-2].

El mismo 2 de agosto la flotilla británica detuvo al bergantín *Moquinguo* y durante la noche siguiente, luego de reconocer la isla Lobos de Afuera, el *San Gabriel* y los botes de la fragata ingresaron a Paita y quemaron una corbeta y cuatro botes que se encontraban en el fondeadero. Pocos días antes, la fragata *Astrea* había dejado ese fondeadero en busca de la *Cornwallis* y sus consortes, cruzando durante varias semanas por las aguas del norte del virreinato antes de dirigirse al Callao a principios de septiembre.<sup>134</sup>

El 7 de agosto la *Cornwallis*, el *San Gabriel* y la *Atlántico* ingresaron al río Tumbes, donde dos días después capturaron a un pesquero y al bergantín *Rosarito*, de Santa Elena, que se dirigía a Guayaquil con cargamento de sal. El día 10 se estacionaron en la boca del Guayas, entre El Muerto y Punta Arenas, logrando tomar cinco buques “menores de varias clases de aquel tráfico y del de Paita”, entre ellos el bergantín *Concepción*, que iba de Guayaquil a Panamá, con harina, arroz, papas y algodón; así como a las lanchas cañoneras *Prudencia*, con una pieza de 32 libras, y 36 tripulantes, y *Atrevida*, con un cañón de 12 libras y 31 tripulantes.<sup>135</sup> Como en anteriores ocasiones, Johnston envió a tierra a un grupo de prisioneros (11 en este caso) en uno de los pesqueros que había tomado.

El 11 de agosto los británicos lograron capturar otro bergantín procedente de Paita, posiblemente el *San José*, y al día siguiente tomaron una embarcación de Tumbes con 25 bolsas de cacao, en la cual enviaron otros 72 prisioneros a tierra. El día 14 los tripulantes españoles que aún quedaban en una de las naves capturadas, posiblemente la cañonera *Atrevida*, lograron dominar a la dotación de presa y se abrieron paso con fuego de mosquetería y de su único cañón, internándose en el río con tres desertores de la *Cornwallis*. Era obvio que tener un crecido número de prisioneros a bordo representaba una amenaza para la pequeña división británica, por lo que al día siguiente de estos hechos se despachó a tierra uno de los botes pequeños con 25 de ellos, hundiendo luego a la *Prudencia* antes de dirigirse a Puná y Santa Elena. En

<sup>134</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legado 43, carpeta 1855, n° 171, Callao 26/9/1807. Vicente Rodríguez Casado y José Antonio Calderón Quijano (editores), *Memoria de Gobierno del Virrey Abascal 1806-1816*, I, p. 384. En adelante se citará como Abascal, *Memoria de gobierno*.

<sup>135</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1904, n° 172, Callao 27/9/1807, hostilidades de la *Cornwallis* en Guayaquil.

este último lugar los británicos capturaron al bergantín *Tránsito*, a bordo del cual envió a tierra a sus últimos prisioneros, dirigiéndose después a Cabo Pasado, donde el 18 de agosto capturaron al bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, que iba de Panamá hacia Guayaquil.

Entre los prisioneros que Johnston envió a tierra se encontraban el botánico Juan José Tafalla Navascués y sus colaboradores, así como el material botánico que había reunido. Tanto Tafalla como los desertores declararon que las intenciones del capitán británico eran dirigirse a California antes de cruzar de retorno a la India.<sup>136</sup>

Desde San José, mientras compensaba los compases de la fragata, Johnston despachó el *San Gabriel* a reconocer Panamá, donde dos días después, el 31 de agosto, se le unieron la *Cornwallis* y la *Atlántico*. Una partida que desembarcó en la isla de Taboga para conseguir agua y buscar alimentos rindió a la guarnición española, tomándole 66 prisioneros. El 4 de septiembre, luego hundir al *San Gabriel* por no estar apto para cruzar el Pacífico, Johnston zarpó en demanda de Acapulco; y tres días más tarde, a la altura de Punta Mala, el estado en que se encontraba la *Atlántico* determinó que también fuera hundida. De ese modo, la *Cornwallis* quedó nuevamente sola, arribando a Acapulco a fines de octubre.

Luego de cruzar delante del puerto por algunos días, el 31 de ese mes Johnston dio por concluido su crucero y puso proa primero a las islas Sandwich, luego a las Ladronas y Malaca, y a mediados de febrero de 1808 arribó a Madras. En su crucero había capturado 15 bergantines, tres fragatas, dos de ellas de pequeño porte, siete embarcaciones menores, una barca y dos lanchas cañoneras, con tripulaciones y pasajeros que en conjunto superaban los 412 individuos, además de enviar fuerzas a tierra en Huasco, Ilo y Taboga.

La gran mayoría de esas presas fueron tomadas en aguas del virreinato peruano, y la presencia de la *Cornwallis* generó gran preocupación al virrey Abascal y, especialmente, al capitán de fragata Vivero. Era claro que las escasas fuerzas navales españolas disponibles no estaban en condiciones de repeler una incursión de ese tipo en un espacio oceánico que iba desde el

<sup>136</sup> Tafalla formó parte de la expedición botánica de Ruiz y Pavón, y colaboró con la Expedición *Malaspina* en Lima y con el barón de Humboldt durante su estada en Guayaquil. Realizó extensos estudios sobre la quina que bajo el nombre de *Flora Huayaquilensis* fueron redescubiertos en 1991 por nuestro amigo, el desaparecido investigador ecuatoriano Eduardo Estrella.

cabo de Hornos hasta la costa de Veragua. Como ya se vio, la *Astrea* empuñó casi un mes buscando a la fragata enemiga en aguas del norte, mientras que las corbetas *Peruano* y *Castor* salieron del Callao en julio de 1807 llevando a Valparaíso la plata y pertrechos que el capitán general de Chile había solicitado, reconociendo luego la costa hasta el Callao en una infructuosa búsqueda de las naves británicas.<sup>137</sup>

En contrapartida, la incursión de la fragata británica no contribuyó de manera significativa al esfuerzo estratégico de su país respecto a Hispanoamérica, pues si bien produjo algunos daños a los intereses locales, las líneas de comunicaciones marítimas españolas sólo quedaron interrumpidas temporalmente. La armada española, terriblemente debilitada luego de la campaña de Trafalgar, no podía enviar refuerzos al Pacífico, por lo que tampoco distrajo sus escasas fuerzas de otros teatros.

### **Buques franceses**

Al menos tres naves francesas arribaron a puertos virreinales peruanos durante el periodo bajo análisis: las fragatas balleneras *Teresa* y *Victoria*, y el bergantín *Adela*. Habían salido de sus respectivos puertos durante la breve Paz de Amiens, pero el reinicio de la guerra los sorprendió en aguas del Pacífico, viéndose forzados a buscar apoyo local.

El *Adela* era propiedad de unos armadores franceses de la isla de Mauricio que habían convencido al gobernador local para enviarlo en busca de noticias de la expedición de Nicolas Baudin, que con las fragatas *Le Géographe* y *Le Naturaliste* había salido de esa isla a fines de abril de 1801 con la misión de cartografiar las costas australianas. Al mando de Louis Ruault Coutance, el *Adela* zarpó el 2 de junio de 1803 y arribó a Talcahuano el 1º de noviembre con averías en su palo mayor. Permaneció tres meses en dicho puerto, al parecer llevando a cabo un activo contrabando que fue facilitado en alguna medida por las autoridades locales, pasando luego a Coquimbo, de donde salió el 5 de marzo de 1804 hacia el Callao, a donde ingresó 13 días después.

<sup>137</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1983, Vivero a Gil de Taboada, n° 42, Lima 19/7/1807.

Enterado ya del estado de guerra con Gran Bretaña, Coutance se entrevistó con el virrey O'Higgins, ofreciéndose a transportar correspondencia oficial y particular hacia Manila; y pidiéndole también algunos fusiles para la defensa de su nave. Sospechando de sus verdaderas intenciones, O'Higgins se negó a facilitarle las armas, y Coutance zarpó de regreso hacia Mauricio el 21 de marzo.<sup>138</sup> Tras recalar brevemente en las Marquesas, el 12 de mayo avistó Nassau, en las Cook del Norte, siendo el primer navegante europeo en dar noticia de dicha isla. Por su parte, Baudin había concluido sus labores por la misma fecha en que la *Adela* zarpó, dirigiéndose a Mauricio, donde falleció en septiembre de 1803.

La fragata *Teresa*, al mando de Francisco Perry, salió de Le Havre a principios de 1803 y mientras realizaba sus faenas de caza ingresó a Concepción y Coquimbo, lugares donde tuvo noticia de la guerra y de que buques británicos estaban en su búsqueda. Se dirigió al Callao, a donde arribó el 23 de abril de 1804, siendo auxiliada por orden del virrey Avilés con algo de miel y un caldero para derretir la grasa de las ballenas. Pese a la insistencia de Perry de pasar a Lima para entrar en trato con los comerciantes de la capital y proveerse de esa manera de recursos para su defensa, Avilés dispuso su zarpe, lo que finalmente tuvo lugar el 29 de ese mismo mes.<sup>139</sup>

Perry puso proa nuevamente al sur, y a fines de julio se encontró en Coquimbo con la fragata norteamericana *Minerva* y otras naves extranjeras. En ese puerto fue reconocido por el teniente de navío Mariano Isasbiribil, que al mando de la goleta *Extremeña* tenía órdenes de alejar de la costa a los buques extranjeros contrabandistas.<sup>140</sup> Como señaló en su reporte:<sup>141</sup>

Obligué señaladamente a la *Teresa* a dar a la vela al instante con harto sentimiento suyo y clamores de muchos de los habitantes, que protegen abiertamente

<sup>138</sup> AGI, Estado, 73, n° 21, Avilés al secretario de Estado, Lima 23/3/1804. Vázquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile...*, p. 1198.

<sup>139</sup> AGI, Estado, 73, n° 26, Avilés al ministro de Estado, Lima 8/5/1804. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 48, Soler a Gil de Taboada, Aranjuez 25/2/1805.

<sup>140</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 131, Callao 22/9/1806.

<sup>141</sup> Ídem, legajo 37, carpeta 8/6/1805, doc. 41, Lima 23/11/1804, n° 42, Avilés al secretario de Estado, anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

el comercio clandestino, teniendo franca y amistosa correspondencia con la mayor parte de los capitanes contrabandistas [...] A fuerza de requerimientos y amenazas pude conseguir el alejar del puerto de Coquimbo los buques extranjeros, que en razón de la facilidad con que siempre han entrado y comerciado en él, estaban bajo el pie de considerarlo como libre, o como una colonia suya, pues en sus bodegas que están en la playa fijaban avisos mercantiles, como lo prueban los originales que arranqué de sus paredes y se hallan en mi poder.

El 7 de octubre la *Teresa* volvió a arribar al Callao, pidiendo refrescos y que se le permitiera reforzar la tripulación por haber tenido nueve desertores y contar sólo con 12 hombres a bordo. Tras grandes dificultades logró completar su dotación y volvió a zarpar el 19 de ese mes. También trajo la noticia de que había sido declarada la guerra entre Gran Bretaña y España, causando algún temor entre los comerciantes locales.<sup>142</sup>

La *Victoria*, de la que no conocemos su puerto de origen ni el nombre de su capitán, arribó a Talcahuano en el primer semestre de 1803, siendo abandonada y rematada algún tiempo después por el gobernador local.<sup>143</sup>

Durante la guerra no arribaron más buques franceses a las aguas del virreinato peruano, siendo la única presencia reportada en el Pacífico la de fragata de guerra *Canonniere*, al mando de César-Joseph Bourayne, que en 1807 cruzó de Mauricio a Manila y Acapulco.<sup>144</sup>

## Operaciones navales posteriores

El creciente dominio naval británico luego de Trafalgar, pese a las derrotas sufridas en Buenos Aires, se fue asentando a lo largo de 1806 y 1807, cancelando toda posibilidad de apoyo externo al virreinato peruano. La cantidad

<sup>142</sup> AGI, Estado, 73, n° 19, Avilés al ministro de Estado, Lima 23/10/1804.

<sup>143</sup> ANCh, Capitanía General, vol. 373, doc. 17, pp. 369-409v, sobre el remate de dicha fragata; vol. 380, doc. 3, pp. 191-271, Reyes al capitán general informando del arribo de buques a ese puerto del 16/3 al 8/6/1803.

<sup>144</sup> MNM, ms. 96, Lima 20/3/1820, Noticias geográficas del Océano Pacífico septentrional..., ff. 81-81v. M. Hennequin, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins celebres français et étrangers*, pp. 273-274.

de buques británicos en aguas del Pacífico americano fue creciendo con los meses, siendo cada vez más los que combinaban la actividad de corso con el contrabando. A ellos se unieron entusiastamente varios armadores norteamericanos, haciendo prácticamente imposible evitar el contrabando y los actos hostiles.

Contribuyó a ello que la más poderosa de las unidades navales españolas asignadas al Callao, la fragata *Astrea*, tuviera que ser sometida a extensas reparaciones tras su arribo de Panamá, en septiembre de 1807, quedando inhabilitada de volver a operar hasta abril de 1809. La *Peruano* también fue sometida a reparaciones durante los últimos meses de 1807 y a principios del siguiente año zarpó hacia Panamá con el situado, escoltando a la *Margarita* que llevaba aguardiente, y retornó al Callao en junio con cargamento de tabaco.<sup>145</sup>

Por su parte, a mediados de noviembre de 1807 la *Castor* salió del Callao hacia Valparaíso, de donde zarpó hacia Juan Fernández a principios de abril siguiente con el situado y el nuevo gobernador. Tras cumplir con esa comisión pasó a Papudo en busca de un bergantín contrabandista británico, al que alcanzó a unas siete millas de costa, y si bien logró efectuarle algunos disparos no pudo evitar que se fugara, persiguiéndolo infructuosamente durante tres días antes de dirigirse al Callao, a donde arribó a fines de junio. En octubre de 1808 volvió a zarpar hacia Valparaíso para transportar el situado para Juan Fernández, Valdivia y Concepción, retornando a Valparaíso a fines de abril de 1809 con la tropa que había recibido en los dos últimos puertos mencionados y que debía conducir a Juan Fernández en un segundo viaje.<sup>146</sup>

La venta de la goleta *Alavesa*, dispuesta por Avilés a mediados de 1806, no llegó a tener lugar por falta de ofertas adecuadas y a finales de ese año fue despachada a Guayaquil para apoyar el envío de tropas desde dicho puerto a Panamá, quedando luego a órdenes del virrey de Nueva Granada pues se sabía de la presencia de naves enemigas en la isla San Andrés, próxima a

<sup>145</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1860, Vivero a Gil de Taboada, n° 183, Lima 28/12/1807; legajo 44, carpeta 1862, Vivero a Gil de Taboada, n° 194, Callao 25/4/1808.

<sup>146</sup> Ídem, legajo 44, Vivero a Escaño, n° 262, Lima 27/5/1809; carpeta 1862, Vivero a Gil de Taboada, n° 194, Callao 25/4/1808; carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, n° 217, Callao 24/11/1808; carpeta 1990, Vivero a Gil de Taboada, n° 200, Callao 25/6/1808.

Mosquitos. Tras recalar en Guayaquil, la goleta arribó a La Tola a principios de diciembre y en enero de 1807 se encontró en Cupica, sobre la costa de Chocó, pasando luego a Panamá.<sup>147</sup> Permaneció en esa zona hasta finales de agosto de 1808, dirigiéndose luego a Guayaquil, donde la *Alavesa* fue sometida a diversas reparaciones que, entre otras cosas, implicaron colocarle arboladura de bergantín. Los trabajos quedaron concluidos a mediados de 1809, cuando pasó a denominarse *Alavés*.<sup>148</sup>

Para entonces la guerra había concluido y se iniciaba una nueva etapa para el Departamento Marítimo del Callao.

### **Corsarios de uno y otro bando, y el final de la guerra**

A lo largo de este capítulo hemos ido mencionado a algunas naves corsarias, tanto británicas como españolas, pero ciertamente fueron muchas más las que actuaron en aguas del Pacífico americano. No se pretende hacer una historia completa de esta actividad, pero sí dar una idea cabal de lo que implicó en la lucha por controlar ese vasto espacio marítimo, empleando para ello algunos casos complementarios a los ya mencionados.

El inicio de la guerra sorprendió al Departamento Marítimo del Callao sin patentes de corso suscritas por el rey, conforme lo estipulaban las diversas normas que regulaban esa actividad. Obviamente, tanto Ugarte como Vivero procuraron enfrentar esta situación habilitando los pasaportes de navegación para que las naves que lo solicitaban pudieran ejercer el corso bajo cobertura legal.<sup>149</sup> Sin embargo, los reportes del Callao no mencionan naves corsarias propias al menos hasta el primer semestre de 1806, cuando ya se contaba con patentes debidamente firmadas.

El primer corsario español que hemos encontrado fue el bergantín *San Gabriel*, que se enfrentó en mayo de 1806 al británico *Vigilant*, y el 30 de abril del siguiente año apresó a la fragata norteamericana *Nancy* por el

<sup>147</sup> Ídem, legajo 41, carpetas 1848, Vivero a Gil de Taboada, n° 135, Callao 24/10/1806; y 1847, Vivero a Gil de Taboada, n° 144, Callao 22/1/1807.

<sup>148</sup> Ídem, legajo 44, carpeta 27/6/1809, Vivero a Escaño, n° 221, Lima 25/12/1808.

<sup>149</sup> Ídem, legajo 40, carpeta 1843, Callao 25/11/1805, n° 92, Vivero a Grandallana.

delito de contrabando.<sup>150</sup> En su reporte, el capitán del *San Gabriel* señala que la fragata apresada montaba 16 cañones y tenía 24 hombres, cifras que no guardan correspondencia. Además de géneros, a bordo se encontraron 124 000 pesos de plata.<sup>151</sup> Como ya se señaló, en 1807 el *San Gabriel* fue capturado por la *Cornwallis*.

El siguiente corsario que figura en la documentación del Departamento del Callao es el bergantín *Flecha*. De propiedad de Tomás de Lopategui, quien además era su capitán y piloto, se armó como tal a finales de 1807 y el 15 de enero siguiente arribó a Mollendo, donde se produjeron algunos incidentes con las dotaciones del bergantín *Buen Aire* y de la goleta *Santa Gertrudis*, y se cometieron varias tropelías en el poblado.<sup>152</sup> El 11 de abril de 1808 capturó en el fondeadero de Yerbabuena, cerca de Ilo, a la fragata contrabandista norteamericana *Belle Savage*, que fue condenada en el Callao.<sup>153</sup> Volvió a salir el 12 de julio, reconociendo la costa norte hasta Santa Elena para cruzar luego a Galápagos, donde trató infructuosamente de cazar a la *Redbrige*, la *Perseverance* y a otras dos fragatas enemigas. El *Flecha* logró apresar una canoa con un piloto y dos hombres de esas naves, zarpando luego hacia la isla de Santa María y la costa chilena. Cerca a Coquimbo y en Copiapó dio caza a otras tres fragatas británicas, y en este último puerto halló en tierra mercancía valorada en unos 1 000 pesos, que parecía ser el inicio de un contrabando mayor realizado por el buque británico *Captain Patrick*. Cerca a Iquique conoció del contrabando realizado en Cobija por la fragata británica *Venus* y obligó a alejarse a otros dos buques de ese país, haciendo lo propio con un bergantín en el Morro de Sama. Finalmente, el 5 de diciembre de 1808 arribó al Callao, sólo para volver a salir algunos días más tarde junto con el místico *Cántabros de Buenos Aires* y la fragata *Cantabria*, nuevo nombre de la presa *Vulture*. Poco después saldría del mismo puerto el bergantín corsario *Nuestra*

<sup>150</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1985, Vivero a Gil de Taboada n° 40, refiere su oficio n° 156.

<sup>151</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5229, Lima 30/4/1807.

<sup>152</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 46, carpeta 24/8/1810, Reservado 41, Lima 7/2/1810, Molina a Escaño, anexo 4, informe de Clemente de Diego Núñez, 6/2/1810.

<sup>153</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5232, Vivero a Gil, n° 197, Callao 13/5/1808; n° 202, Callao 1/7/1808; y n° 205, Lima 25/8/1808; legajo 5235, Abascal al Generalísimo Almirante, n° 34, Lima 26/7/1808. NARA, RG 76, Disallowed Claims 8 y 8A, ship *Belle Savage*.

*Señora del Carmen*, al que nos referiremos en adelante con su alias *Rey Fernando VII*, que antes había sido el místico *Napoleón*.<sup>154</sup>

Al mando de Fernando Zualdea, el *Cántabros de Buenos Aires* había sido armado en Guayaquil con un cañón de 24 libras, iniciando su crucero en el primer semestre de 1808. El 5 de junio encontró en la ensenada de Siguan a una fragata norteamericana “al parecer de más de 500 toneladas, armada con 26 piezas, algunas de ellas gruesas [...] y haciendo el contrabando pues recibió botes que venían de tierra”. Zualdea logró aproximarse durante la noche y al amanecer trató de batir a la nave norteamericana por la aleta, pero los tiros de la fragata evitaron que pudiese alcanzar una posición favorable, permitiéndole hacerse a la mar. Pese a ello, el *Cántabros de Buenos Aires* realizó 16 tiros de palanqueta y bala, causando algunas bajas a bordo de la nave contrabandista, que al parecer era la fragata bostonesa *Dromo*. Tras ese encuentro, el corsario continuó su crucero y el 20 de julio arribó al Callao para forrar su casco con cobre y reparar su aparejo.<sup>155</sup> Pocas semanas después volvió a hacerse a la mar, y el 27 de septiembre capturó cerca a Valparaíso a la fragata británica *Vulture*, tema sobre el que trataremos con algún detalle más adelante, arribando con ella al Callao el 7 de octubre de 1808.<sup>156</sup>

Concluida la guerra, el *Flecha*, el *Cántabros de Buenos Aires*, el *Cantabria* y el *Rey Fernando VII* continuaron actuando como corsarios para combatir el creciente contrabando realizado por buques anglosajones.

El corso británico estuvo bastante activo desde el inicio del conflicto, pudiendo mencionarse algunos casos como el de la ballenera *Perseverance*, que el 21 de febrero de 1807 atacó a la fragata *Jesús María*, que venía de Valparaíso al Callao como parte de un convoy. Poco después, el 1° de marzo, en compañía de la *Comenboten* y la *Charleton*, apresaron a la corbeta *Dichosa* a los 13° Sur y a unas 300 millas de costa. Luego de quitarle la carga y parte del aparejo y pertrechos, la dejaron ir, arribando al Callao el 15 de ese mes. A fines de abril, la *Perseverance* capturó frente a Paita a la corbeta *Gertrudis*,

<sup>154</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 2/6/1808, Vivero a Gil de Taboada, n° 222, Lima 25/12/1808.

<sup>155</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5232, Vivero a Gil de Taboada, n° 204, Callao 23/7/1808.

<sup>156</sup> Ídem, legajo 5232, Vivero a Gil de Taboada, n° 216, Lima 25/10/1808; legajo 5237, 15/9/1816, resumen sobre el apresamiento de la *Vulture*; Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 1865, Vivero a Gil de Taboada, n° 209, Lima 23/9/1808.

que había salido el día anterior de ese puerto, habiendo sido comprada a un ballenero norteamericano.<sup>157</sup>

A principios de ese mismo año, el 2 de enero, el paquebote *Gran Señor* fue apresado a los 22° Sur por una fragata de 28 cañones que lo liberó cerca a Arica;<sup>158</sup> mientras que el 8 de diciembre anterior una corbeta británica de 18 cañones de 12 libras y 40 tripulantes había capturado a la corbeta *San José*, a los 8° Sur y a 70 leguas de costa, dejándola en libertad luego de despojarle de parte de la carga.<sup>159</sup>

El corso británico se intensificó de manera notable en 1808, luego de que arribara al Pacífico un considerable número de buques con la doble intención de realizar actividades de corso y contrabando. Con esos propósitos, en el invierno de 1807-1808 zarparon de puertos británicos, con cargas valorizadas en más de 933 000 libras esterlinas, los siguientes buques: *Scorpion*, *Venus*, *Neptune*, *Vulture*, *Prince Town*, *Higginson Senior*, *Venus*, *Kitty*, *Spanish Hero*, *Antelope*, *Richard*, *Pandour*, *Memphis* y *Hero*.<sup>160</sup> Todos ellos habrían de recalar en Río de Janeiro antes de doblar el cabo de Hornos, y varios lo hicieron luego de que se acordara la alianza hispano-británica, en julio de 1808, considerando que esa situación privilegiaría su labor comercial. Pero no todos los corsarios en el Pacífico Sur estaban al tanto de la referida alianza, por lo que se produjeron varios incidentes, uno de los cuales involucró al *Vulture*.

Al mando de Joseph Christie, y con Alexander McClure al cuidado de un cargamento valorado en 75 000 libras esterlinas, el *Vulture* fue una de las primeras de estas naves en llegar a Río de Janeiro. El contralmirante sir William Sidney Smith, comandante del escuadrón británico en ese puerto, embarcó en dicho buque al teniente William Fitzmaurice con una carta del secretario de Estado español dirigida a los virreyes de Buenos Aires y de Lima, y al

<sup>157</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpetas 1851, Vivero a Gil de Taboada, n° 148, Callao 25/2/1807; 1852, Vivero a Gil de Taboada, n° 158, Callao 27/5/1807; y 1906, Vivero a Gil de Taboada, n° 150, Lima 23/3/1807.

<sup>158</sup> Ídem, legajo 41, carpeta 1905, Vivero a Gil de Taboada, n° 147, Lima 24/2/1807, parte mensual de los contrabandistas.

<sup>159</sup> Ídem, legajo 43, carpeta 1858, Vivero a Gil de Taboada, n° 191, Callao 24/3/1808.

<sup>160</sup> The National Archives, Londres, Foreign Office 72/90, pp. 77-114, información gentilmente proporcionada por el investigador australiano Chris Maxworthy en el 2004.

capitán general de Chile, en la que se disponía la liberación de los británicos que habían sido tomados prisioneros en Buenos Aires en 1806. La mayoría había sido repatriada en el segundo semestre de 1807, pero se suponía que algunos de los que habían sido enviados al interior podían encontrarse en Chile o incluso en el Perú.

El *Vulture* arribó a Valparaíso el 17 de septiembre de 1808, y Fitzmaurice informó al gobernador de la reciente paz, permitiéndole pasar a Santiago en compañía de McClure, mientras que la nave, provista de un permiso del gobernador, debía cruzar fuera del puerto y enviar un bote para recogerlos seis días más tarde. Fue en esas circunstancias que arribó al puerto el ya mencionado corsario *Cántabros de Buenos Aires*, siendo advertido su capitán para que no atacara al buque británico. Pero Fernando Zualdea, su capitán, no estaba dispuesto a dejar pasar esa oportunidad, replicando que el gobernador podía “dar las instrucciones que considerara pertinentes en tierra, pero en el mar él actuaría bajo su propio juicio”. De ese modo, el 27 de septiembre capturó al *Vulture* y lo llevó consigo al Callao.<sup>161</sup>

Ese mismo día Fitzmaurice y McClure retornaron de Santiago y al enterarse de lo sucedido protestaron enérgicamente. A mediados de octubre pudieron encontrar una nave que los llevó al Callao, donde McClure intentó en vano recuperar el buque y la carga, mientras que Fitzmaurice continuó con la segunda parte de su misión, retornando a Río de Janeiro algunos meses más tarde.<sup>162</sup>

Distinto fue el caso de la *Scorpion*, que al mando del capitán Tristram Bunker fue capturada el 14 de octubre de 1808 en Pichidangui. En marzo del año previo Bunker había entrado en contacto con el médico anglosajón Henry Faulkner, asentado en Quillota, para contrabandear bienes por Tocopalma. Tras retornar a Gran Bretaña, Bunker logró convencer a algunos comerciantes y en marzo de 1808 zarpó de Plymouth nuevamente hacia al

<sup>161</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, n° 218, Callao 24/11/1808. Otras fuentes señalan que el nombre del corsario era *Ramoncita*, un bergantín perteneciente a la compañía limeña de Almanza y Arismendi [José A. de la Puente Candamo, *La Independencia 1790-1826*, vol. V de *Historia Marítima del Perú*, I, p. 159. ADM 1/19, Smith a Pole, *Foudroyant*, Río de Janeiro, 24/2/1809, y cartas adjuntas dirigidas a Smith; y Foreign Office 72/90, pp. 77-114].

<sup>162</sup> Puente, *La Independencia...*, I, p. 159.

Pacífico Sur con un cargamento de paños y telas de hilo valorizado en más de 800000 libras esterlinas. El 15 de julio arribó al punto acordado, donde pasados algunos días Bunker se reunió con Faulkner y otros dos personajes –José Fuenzalida Villela, propietario de la hacienda Tocopalma, y Francisco Antonio Carrera, subdelegado de Colchagua–, sin sospechar que estos habían tramado apoderarse del buque y de su carga. Tras pedir muestras y facturas de los bienes, indicaron a Bunker que zarpara y retornase el 25 de septiembre cuando las condiciones de mar favorecerían la descarga. De ese modo, el *Scorpion* zarpó a mediados de agosto, el 26 de ese mes estaba en Tangué, en la bahía de Tongoy, y el 11 de septiembre en Coquimbo, donde cuatro días más tarde capturó al místico *Napoleón* que con carga de azúcar se dirigía del Callao a Valparaíso al mando de Antonio Iglesias. Tras quitarle parte de la carga y un anclote, lo liberaron.<sup>163</sup>

El 25 de septiembre el *Scorpion* arribó a Tocopalma y, de acuerdo con Carrera, en la noche del 13 de octubre se comenzó a desembarcar los bienes en Quilimarí (Pichidangui). Pero todo se trataba de una bien meditada celada, logrando capturar en tierra a una parte de la dotación de la fragata, y luego tomar la nave con unos 80 hombres que habían sido reunidos en Valparaíso por Joaquín Echevarría y José Medina, capitán y maestre de la fragata *San Andrés*. Durante la captura murió el confiado capitán Bunker y ocho de sus tripulantes, quedando heridos varios más.<sup>164</sup> Conducida a Valparaíso, la *Scorpion* fue declarada buena presa por el gobernador Francisco García Carrasco, pero tras un largo proceso diplomático, en el que se reconoció que la acción había sido llevada a cabo sin una patente de corso apropiada y con muertes innecesarias, el gobierno español se vio obligado a revertir dicha sentencia.<sup>165</sup>

Un tercer caso que ilustra esta etapa de confusión es el de la fragata *Pandour* y el bergantín *Antelope*. El 12 de octubre de 1808 capturaron a la fragata *Nueva Castor*, que al mando de Ramón Goycochea había salido el

<sup>163</sup> Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 44-47. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, n° 218, Callao 24/1/1808.

<sup>164</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, n° 218, Callao 24/1/1808. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 47-51.

<sup>165</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5234, Molina a Escaño, Lima 27/1/1810. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, p. 52.

día anterior de Valparaíso hacia Puertos Intermedios. Provisto de los impresos del armisticio, Goycochea no opuso resistencia, pese a lo cual su carga fue saqueada y se arrojó al mar la artillería que no se pudo trasbordar a los buques británicos. Concluidas esas operaciones, se le permitió continuar hacia el Callao, juramentando a su tripulación como prisionera.<sup>166</sup>

Si bien el final de este periodo resulta algo confuso y con poca actividad por parte de las fuerzas navales españolas, era claro que la gran amenaza no la constituían más los buques de guerra o corsarios enemigos, sino los omnipresentes buques mercantes británicos y norteamericanos. Los seis años transcurridos entre la Paz de Amiens y la alianza hispano-británica habían sido de intensa actividad para los escasos recursos del Departamento Marítimo del Callao, pese a lo cual se habían conducido operaciones desde la costa nicaragüense hasta los canales del sur, permitiendo un limitado control de las rutas marítimas.

Los navieros y armadores comprendieron que la Real Armada no podría protegerlos, asumiendo su propia defensa, quizá con mayor razón que en anteriores ocasiones, puesto que los recursos navales españoles habían alcanzado su nadir luego de Trafálgar.

<sup>166</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, n° 218, Callao 24/11/1808. National Archives, Londres, Foreign Office 72/90, pp. 77-114.