

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 8

### Las nuevas amenazas (1808-1816)

La paz con Gran Bretaña trajo consigo el incremento de las naves de ese país en el Pacífico Sur, dedicadas algunas a la caza de ballenas o lobos, pero muchas más al comercio ilegal. Por otro lado, la crisis de la monarquía española llevó a la aparición de juntas de gobierno en diversos puntos del continente, que rápidamente derivaron en mecanismos de gobierno que buscaron autonomía de la junta central peninsular. En ese contexto, bajo la firme mano de Fernando de Abascal, el virreinato peruano continuó fiel a la soberanía española, y el Departamento Marítimo del Callao debió enfrentar un creciente contrabando en buques británicos y norteamericanos, alentados por la apertura de los puertos chilenos. Abascal desplegó enormes esfuerzos para tratar de someter a las juntas de gobierno que se habían establecido tanto en Santiago de Chile como en Quito y el Alto Perú, y luego para sostener el esfuerzo del ejército que en esta última zona enfrentaba a las expediciones enviadas por la Junta de Buenos Aires, demandando todo ello una creciente actividad de los siempre magros recursos navales disponibles.

Otros dos hechos complicaron más las cosas en el ámbito marítimo del virreinato peruano: el estacionamiento permanente de un escuadrón naval británico en Río de Janeiro en 1807 y la guerra entre Gran Bretaña y Estados Unidos, iniciada en 1812. Ambos contribuyeron a enrarecer la situación, pues mientras que en el contexto de la alianza hispano-británica el comandante británico en Río de Janeiro procuró alentar la apertura de los puertos del Pacífico a sus nacionales, al estallar la guerra con Estados Unidos buques de guerra de ambas naciones ingresaron al Pacífico Sur, combatiendo entre sí y protegiendo a las naves de sus connacionales.

## El apoyo a la Península

El práctico secuestro de la familia real española en la ciudad francesa de Bayona, que habría de culminar en marzo de 1808 con la abdicación de sus derechos a la corona tanto por parte de Carlos IV como de su hijo Fernando en favor del emperador francés, generó una creciente animadversión contra las fuerzas francesas que permanecían en territorio español que habían ingresado el año anterior para ocupar Portugal. El punto culminante de esa tensión fue el levantamiento del pueblo madrileño el 2 de mayo, que desató la cruenta guerra peninsular, que alcanzó extremos de violencia tanto por parte de las fuerzas francesas como de los guerrilleros españoles, como muy bien lo expuso Goya en su serie de grabados “Los Horrores de la Guerra”.

La designación de José Bonaparte como rey de España e Indias contó con el apoyo de un reducido grupo de españoles, pero fue rechazado por la gran mayoría, que reconoció como su legítimo soberano al cautivo Fernando VII. La Junta Suprema, que había quedado encargada del gobierno de España al partir la familia real hacia Bayona, fue disuelta y, legitimados en las partidas de Alfonso el Sabio, en rápida sucesión los ayuntamientos en ambos lados del Atlántico fueron constituyendo juntas de vecinos para gobernar y defender sus respectivas jurisdicciones a nombre del rey ausente. Algunas de las juntas peninsulares enviaron diputados a Londres para pedir el apoyo británico contra el enemigo común, Napoleón, y el 4 de julio de 1808 fue proclamada la paz entre España y Gran Bretaña. Finalmente, en septiembre se constituyó en Aranjuez la Junta Suprema Central para gobernar España y América en nombre de Fernando VII.

Napoleón no estaba dispuesto a dejar que los pueblos españoles desconocieran a su hermano, iniciando una ofensiva que obligó a la Junta Suprema Central a replegarse a Sevilla y luego a la isla de León, en Cádiz. El 4 de enero de 1809, la Junta suscribió un tratado de alianza con Gran Bretaña para combatir a Francia, pero ante el arrollador empuje de las fuerzas francesas, dirigidas por el propio emperador, tuvo que disolverse en enero de 1810. En su reemplazo quedó una regencia formada por cinco personalidades, que debía gobernar hasta el establecimiento de las Cortes Generales, las mismas que lograron entrar en sesión en 1812 y aprobar una constitución liberal. Por las propias vicisitudes de la guerra, la Regen-

cia continuó gobernando España hasta el retorno de Fernando VII, en mayo de 1814, quien poco después derogó la Constitución y restauró la monarquía absoluta.

Como es fácil comprender, el esfuerzo militar en la Península demandó una cantidad sustantiva de recursos humanos y materiales, lo que a su vez se tradujo en reiterados pedidos de apoyo económico a los territorios ultramarinos. Pero para que eso pudiera realizarse era necesario, en primer lugar, que las juntas de gobierno que se habían constituido en esos territorios reconocieran y se sometieran a la Suprema. Pero esto no iba a resultar fácil, pues las juntas americanas estaban formadas mayoritariamente por criollos, que no sólo reemplazaron a las autoridades peninsulares sino que se negaron a reconocer a la Junta Suprema. Si bien todas ellas proclamaban su lealtad a Fernando VII, pronto comenzaron a surgir voces señalando la necesidad de contar con gobiernos autónomos.

Sólo la hábil y férrea mano del virrey José Fernando de Abascal logró evitar que ese tipo de situaciones prosperara en el Perú, pero debió llevar a cabo esfuerzos sustantivos para tratar de restablecer la soberanía española en distintos puntos de Sudamérica. Sin recibir refuerzos hasta 1814, empleó las tropas virreinales para sofocar las revoluciones de Quito, Charcas y Chile, utilizando además los escasos recursos navales del Departamento Marítimo del Callao para apoyar a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila. Asimismo, entre 1808 y 1814 logró enviar a España sustantivas sumas de dinero para apoyar el esfuerzo bélico, hasta que concluida la lucha en la Península pudo recibir refuerzos.

Por otro lado, la Comandancia de Marina del Callao siguió interinamente a cargo del capitán de fragata José Pascual de Vivero hasta agosto de 1809, cuando finalmente arribó su titular, el brigadier Joaquín de Molina.<sup>1</sup> Pero un año más tarde, habiendo ascendido a jefe de escuadra y nombrado gobernador de Quito, volvió a dejar la Comandancia en manos de Vivero. Promovido a capitán de navío en 1811, este último continuó al frente de la Marina en el Callao hasta 1816, cuando fue relevado por el brigadier Antonio Vacaro. Como se irá viendo a lo largo de este capítulo, la Comandancia de Marina

<sup>1</sup> Molina llegó a Lima por la vía de Montevideo, a donde había arribado a fines de 1808 [AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, 23/6/1809, n° 232, Lima 23/1/1809].

del Callao debió cumplir una enorme labor con muy escasos recursos y un muy limitado –la más de las veces inexistente– apoyo desde España.

Fue en ese contexto que a fines de enero de 1809 arribó al Callao el navío *San Fulgencio*, con 4 734 frascos de azogue y carga de la Real Hacienda, el mismo que debía retornar con la *Astrea* conduciendo remisiones para la Junta Central.<sup>2</sup> Tras algunas reparaciones menores, y luego de completar su dotación con tripulantes nacionales, el 27 de abril ambos buques zarparon con destino a Cádiz, conduciendo más de 5 000 000 de pesos a bordo del navío y cerca de 600 000 pesos en la fragata, además de carga pública y privada.<sup>3</sup>

El *San Fulgencio* arribó a Cádiz sin mayores contratiempos a mediados de agosto,<sup>4</sup> pero la *Astrea* tuvo que retornar al Callao desde los 35° Sur por estar embarcando mucha agua. Su arribo se produjo a principios de junio, y la Junta de Marina, presidida por el recién llegado brigadier Joaquín de Molina, determinó que se le desarmara y habilitara como urca,<sup>5</sup> y que sus oficiales pasaran a España en buques mercantes.<sup>6</sup>

A los dos meses del arribo del *San Fulgencio* se despachó otro navío, el *San Pedro de Alcántara*, que llegó al Callao en marzo de 1810 con parte de su dotación con síntomas de escorbuto. Conforme señaló su comandante: “A mi llegada he remitido al Hospital 52 hombres escorbutados, la mayor parte de los cholos que fueron en el navío *San Fulgencio* y que se embarcaron débiles para la campaña de regreso a su país”. Tras ligeras reparaciones, el *San Pedro de Alcántara* zarpó de regreso a fines de junio de 1810, con cerca de 5 000 000 de pesos, además de frutos de la Real Hacienda y de particulares, embarcando a 187 hombres para completar su dotación.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, 27/6/1809, Vivero a Gil de Taboada, n° 236, Callao 10/2/1809; legajo 45, carpeta 7/2 al 4/8/1809, Rodríguez de Rivera a Saavedra, *San Fulgencio*, Callao 7/2/1809; Estados de Fuerza y Vida 2235/40, *San Fulgencio*, Callao 29/1809. Manuel Esquivel y Castañeda, “Memorias inéditas del alférez de fragata Manuel Esquivel y Castañeda”, pp. 377-395.

<sup>3</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, 1916, Vivero a Gil de Taboada, n° 254, Callao 25/4/1809.

<sup>4</sup> Ídem, legajo 45, carpeta 19/8/1809, Rodríguez de Rivera a Escaño, *San Fulgencio*, Cádiz 17/8/1809.

<sup>5</sup> Ídem, legajo 45, carpeta 7/7/1809, Vivero a Escaño, n° 265, Callao 7/6/1809.

<sup>6</sup> Esquivel, “Memorias inéditas...”, p. 395.

<sup>7</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 3/1/1811, Quesada a Escaño, Lima 10/5/1810; carpeta 10/1/1811, Molina a Escaño, n° 62, Lima 26/6/1810.

Poco después le seguiría la *Astrea*, que en el primer semestre de 1810 había transportado el situado a los presidios de Juan Fernández, Valdivia y Chiloé, y embarcado cobre y estaño en Arica.<sup>8</sup> La *Astrea* zarpó el 14 de noviembre de 1810 con 3 000 quintales de pólvora y unos 100 000 pesos, además de carga de la Real Hacienda y de particulares, arribando a Cádiz en febrero siguiente.<sup>9</sup>

En el Callao quedaron las corbetas *Castor* y *Peruano*, así como el bergantín *Alavés*, cinco lanchas cañoneras y dos botes de fuerza. Al mando del teniente de navío José Moraleda, luego de ser rehabilitada en el Callao, a fines de 1808 la *Castor* zarpó hacia Valparaíso, tocando también en Juan Fernández, Valdivia y Concepción, antes de retornar al puerto peruano en mayo de 1809. Tras ser recorrida, en el primer semestre de 1810 llevó el situado a Panamá.<sup>10</sup> Por su parte, concluida la guerra, la corbeta *Peruano* quedó en estado de desarme por el alto costo que implicaba su reparación. Algo similar sucedió con el bergantín *Alavés*, que luego de arribar procedente de Guayaquil en febrero de 1809, quedó en estado de “desarmo económico”, al igual que tres de las cañoneras y uno de los botes.<sup>11</sup>

El *Alavés* volvió a ser habilitado a fines de ese año y zarpó en diciembre para reconocer las costas desde Pisagua hasta Coquimbo, buscando complementar los levantamientos llevados a cabo por Colmenares durante el corto periodo que rigió la Paz de Amiens y tener mejor conocimiento de la costa, pues los contrabandistas hacían buen uso de varias radas y caletas. La comisión fue cumplida cabalmente y el bergantín retornó al Callao en febrero de 1810,<sup>12</sup> luego de lo cual quedó en desarmo y en octubre de ese mismo año fue vendido en 3 500 pesos.<sup>13</sup>

<sup>8</sup> Ídem, legajo 46, carpeta 14/7/1810, Molina a Escaño, n° 32, Lima 18/1/1810.

<sup>9</sup> Ídem, legajo 47, carpeta 27/2/1811, Vivero al Secretario de Marina, n° 10, Callao 13/10/1810; carpeta 27/2/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 12, Callao 30/10/1810; y carpeta 1921, Vivero al secretario de Marina, n° 13, Callao 13/11/1810.

<sup>10</sup> Ídem, legajo 46, carpeta 14/7/1810, Molina a Escaño, n° 32, Lima 18/1/1810; legajo 47, carpeta 24/2/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 9, Lima 29/9/1810; carpeta 6/1/1811, Molina al secretario de Marina, n° 63, Lima 23/7/1810.

<sup>11</sup> Ídem, legajo 44, 24/3/1809, Vivero a Escaño, n° 246, Callao 24/3/1809.

<sup>12</sup> MNM, ms. 1409, expediente sobre salida del *Alavés*.

<sup>13</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 8/7/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 16, Callao 29/11/1810.

En ese contexto Abascal dio inicio a las operaciones militares en el Alto Perú para someter a las juntas constituidas en Charcas y La Paz, que habían desconocido la autoridad del jefe de escuadra Baltasar Hidalgo de Cisneros, virrey del Río de la Plata. Al mando del brigadier Manuel de Goyeneche, y teóricamente a órdenes del virrey rioplatense, las fuerzas peruanas cruzaron el río Desaguadero en septiembre de 1809. En pocas semanas Goyeneche ocupó La Paz, mientras que las tropas rioplatenses hicieron lo propio en Chuquisaca, al mando del brigadier Vicente Nieto, nombrado presidente de esa audiencia. El orden así restablecido habría de durar poco, pues al producirse la revolución de mayo de 1810 en Buenos Aires, deponiendo al virrey Cisneros, se formaron focos de resistencia en Charcas, Potosí, La Paz y Córdoba del Tucumán, pidiendo la incorporación de esas localidades al virreinato peruano para defenderse contra las tropas que el nuevo gobierno de Buenos Aires había despachado para someterlas. Abascal accedió a dicho pedido en julio y las fuerzas de Goyeneche volvieron a cruzar el río Desaguadero para iniciar una campaña que habría de prolongarse varios años.

El apoyo a dicha campaña implicó varios esfuerzos marítimos, iniciados a principios de 1810 cuando se fletaron seis mercantes para transportar 1 200 hombres del Regimiento de Lima y de las milicias de Pardos hasta el puerto de Mollendo, desde donde debían pasar primero a Arequipa y luego al Desaguadero.<sup>14</sup> A fines de mayo del siguiente año la *Castor* salió del Callao con destino a Quilca llevando pertrechos y 100 000 pesos para el sostenimiento de ese ejército.<sup>15</sup> Asimismo, a fines de abril de 1813 la corsaria *Cantabria* condujo al mismo puerto al brigadier Joaquín de la Pezuela, nuevo comandante del ejército del Alto Perú, con su estado mayor, 312 soldados, cuatro cañones y otros pertrechos.<sup>16</sup> En agosto de 1814 la situación en el sur andino se complicó al producirse el levantamiento del Cusco, liderado por los hermanos Angulo y el brigadier Mateo Pumacahua.

<sup>14</sup> Ídem, legajo 47, carpeta 1870, Vivero al secretario de Marina, n° 25, Callao 12/1/1811.

<sup>15</sup> Ídem, legajo 47, carpeta 2/11/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 47, Lima 30/5/1811; Estados de Fuerza y Vida 2235/8, *Castor*, 20/5/1811.

<sup>16</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 50, carpeta 10/10/1813, Vivero al secretario de Marina, n° 195, Lima 25/5/1813. Félix Denegri Luna (editor), "Memoria Militar del general Pezuela (1813-1815)", p. 178.

Mientras estas cosas sucedían en el Alto Perú, al norte del virreinato también habían surgido problemas. En agosto de 1809 se había producido un levantamiento en Quito, que fue debelado por tropas peruanas despachadas desde Guayaquil. Un nuevo intento rebelde, en agosto del siguiente año también fue reprimido cruentamente, dejando así controlada esa región que aunque pertenecía al virreinato de Nueva Granada había caído bajo el ámbito de actuación del virrey Abascal.<sup>17</sup>

El virreinato de Nueva España tampoco estuvo libre de conmociones, pues en septiembre de 1810 estalló una rebelión en el pueblo de Dolores, dirigida por el cura Miguel Hidalgo y Costilla, que dio inicio a una larga guerra que habría de culminar 11 años más tarde con la independencia mexicana. El 1° de diciembre de 1810, poco después de iniciado ese proceso, las fuerzas rebeldes dirigidas por el cura José María Mercado ocuparon el puerto de San Blas, extrayendo 44 piezas de artillería y el armamento de ese apostadero naval para apoyar a las fuerzas de Hidalgo en Guadalajara. Si bien el puerto fue recuperado a fines de enero siguiente, el apostadero quedó prácticamente inhabilitado.<sup>18</sup> La lucha en la costa nayarita continuó durante varios meses, y lo mismo sucedió en otras partes de la costa oeste, particularmente en torno a Acapulco, que fue sitiado en abril de 1813 por las fuerzas rebeldes dirigidas por José María Morelos y ocupado en agosto de ese año. Los realistas lograron recuperar el puerto un año más tarde, pero tanto lo sucedido en San Blas como en Acapulco disturbaban el tráfico marítimo novohispano en el Pacífico y su conexión con Manila.

En ese contexto, el 12 de enero de 1812 llegó a Guayaquil el bergantín *Activo*, que al mando del teniente de navío Antonio Quartará había dejado San Blas la noche previa a su ocupación por las fuerzas de Mercado y pasado a Acapulco. Había sido enviado por el virrey Francisco Venegas para ser recorrido y retornar con apoyo para esta última plaza. Al llegar a Lima la noticia de estos hechos, el virrey Abascal despachó una nave mercante con víveres para Acapulco, mientras que Pascual de Vivero envió a Guaya-

<sup>17</sup> Julio Albi de la Cuesta, *Banderas olvidadas: el ejército realista en América*, pp. 66 y 74; y *El último virrey*, pp. 29-31.

<sup>18</sup> Albi, *Banderas olvidadas...*, pp. 77-78. Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, I, pp. 70-89. Fernández Duro, *Armada Española...*, IX, pp. 86-87.



quil marineros, un cabo, tres soldados, un segundo y un tercer piloto, así como elementos y repuestos que incluían un ancla de bronce de 13 quintales y el anclote de la corbeta *Peruana*.<sup>19</sup> El *Activo* fue carenado y se le forró nuevamente el casco, zarpando de retorno a Acapulco en el mes de junio.<sup>20</sup> Abascal también tuvo que brindar apoyo al apostadero de Montevideo, donde había establecido su sede de gobierno el mariscal de campo Francisco Javier de Elío, nombrado virrey del Río de la Plata en 1810, luego que Cisneros fuera depuesto por la Junta de Buenos Aires. Atacado por las fuerzas separatistas orientales, al mando de José Gervasio Artigas, a mediados de 1811 Elío solo controlaba Colonia del Sacramento y Montevideo, logrando en octubre de aquel año recuperar la Banda Oriental gracias a un acuerdo con la junta bonaerense. El acuerdo duró sólo unos meses y a principios de 1812 Montevideo volvió a quedar sitiada, cayendo finalmente en manos de los independentistas en junio de 1814.

En ese contexto, a principios de 1811 se fletó la mercante *Resolución* para enviar a Montevideo 300000 pesos y 500 quintales de pólvora, retornando con azogue;<sup>21</sup> y a mediados de 1812 el gobernador de esa plaza, Gaspar de Vigodet, despachó al Callao en busca de auxilio a la fragata mercante *General Apodaca*. A su arribo, en julio de ese año, Abascal logró habilitar 11 500 pesos para adquirir diversos bienes que fueron enviados en la misma nave en los primeros días de octubre, incluyendo entre ellos más pólvora y munición.<sup>22</sup> A principios de 1813 la situación se había deteriorado más para las fuerzas españolas en Montevideo, por lo que en marzo se despachó al Callao en busca de auxilios adicionales a la corbeta *Mercurio*. Entre mayo y diciembre la corbeta fue sometida a diversos trabajos antes de retornar al Atlántico.<sup>23</sup>

<sup>19</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 49, carpeta 29/10/1812, Vivero al secretario de Marina, n° 106, Callao 24/2/1812.

<sup>20</sup> Ídem, legajo 50, carpeta 14/1/1813, Vivero al secretario de Marina, n° 127, Lima 30/6/1812. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 23, cuaderno 5.

<sup>21</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 1870, Vivero al secretario de Marina, n° 25, Callao 12/1/1811.

<sup>22</sup> Ídem, legajo 50, carpeta 1872, Vivero al secretario de Marina, n° 130, Lima 30/7/1812; y carpeta 1873, Vivero al secretario de Marina, n° 152, Callao 8/10/1812.

<sup>23</sup> Ídem, legajo 50, carpeta 2022, Vivero al secretario de Marina, n° 193, Lima 24/5/1813; Estados de Fuerza y Vida 2235/26, *Mercurio*, Callao 7/5/1813.

Mucho más compleja fue la situación que surgió en Chile a partir de septiembre de 1810.

## Reconquista de Chile

El 18 de septiembre de 1810 se constituyó una junta en Santiago presidida por el renunciante gobernador Mateo de Toro y Zambrano, dando inicio a lo que la historia chilena conoce como el periodo de la Patria Vieja (1810-1814). Una de las primeras medidas de esa junta fue pedir apoyo al comandante de las fuerzas británicas en Río de Janeiro para proteger sus puertos de ataques franceses, “ofreciéndole, a la vez, todo lo que esté en sus manos para mejorar nuestras relaciones”.<sup>24</sup> Dando un paso significativo en esa dirección, el 21 de febrero de 1811 la junta chilena dispuso la apertura de cuatro puertos al comercio extranjero, buscando así no sólo obtener recursos a través de los impuestos de aduana sino también sustraerse del control económico peruano. La medida chilena fue calificada como subversiva por el virrey Abascal, temiéndose en Santiago el envío de una expedición militar desde Lima. Pero el que la junta y el congreso que se constituyeron en julio de 1811 se mantuviesen fieles a Fernando VII, que Chile quedara fuera de su jurisdicción, sus propias limitaciones para organizar una expedición como la temida por la junta chilena y las necesidades que el comercio con Chile le imponían, llevaron a Abascal a tratar de mantener buenas relaciones con esa capitania general.

La situación varió en septiembre de 1811 cuando los hermanos Juan José y José Miguel Carrera, este último recién llegado de España a bordo de la fragata de guerra británica *Standard*, comenzaron a complotar para hacerse del poder, logrando inicialmente modificar la composición del congreso.<sup>25</sup> A raíz de estos hechos, ese mismo mes se constituyó en Concepción otra junta de gobierno, produciéndose algunas tensiones con la de Santiago que llevaron a temer el inicio de una guerra civil. Los Carrera lograron controlar esa crisis en

<sup>24</sup> Melchor Martínez, *Memoria histórica sobre la revolución de Chile*, I, p. 131-132.

<sup>25</sup> Cristián Guerrero Lira, *El Primer Congreso Nacional de Chile (1811) y sus documentos fundamentales*, pp. LXXVI-LXXXVII.

agosto de 1812, capturando a los miembros de la junta sureña, pero esto llevó a que las ciudades de Valdivia y Osorno se separaran del gobierno de Santiago, juraran lealtad al rey Fernando VII y pidieran su incorporación al virreinato del Perú a través del gobernador de Chiloé.<sup>26</sup> Amenazadas por el gobierno de Santiago, ambas ciudades pidieron el envío de fuerzas para su protección, siendo esta proporcionada inicialmente por las tropas peruanas más cercanas, las estacionadas en Chiloé, a las que en enero de 1813 se sumó una expedición despachada desde el Callao al mando del brigadier de marina Antonio Pareja.

Nombrado gobernador de Concepción en 1810, Pareja había llegado al Perú al año siguiente sin haber podido tomar posesión de su cargo por la situación en que se encontraba Chile. Luego de aumentar la fuerza expedicionaria en Valdivia hasta unos 2 000 hombres, Pareja desembarcó en San Vicente, cerca a Talcahuano, y a fines de marzo ocupó Concepción, habiéndosele plegado las fuerzas que defendían esa plaza. Sin esperar refuerzos avanzó sobre Santiago, y a fines de abril derrotó cerca a Talca a las fuerzas que al mando de José Miguel Carrera habían salido a interceptarlo. Tras esa victoria Pareja cayó enfermo con neumonía, asumiendo el mando del ejército el teniente coronel graduado Juan Francisco Sánchez, quien logró una nueva victoria en San Carlos. A pesar de estas victorias, tomando en cuenta el estado de sus reducidas fuerzas, Pareja se replegó a Chillán, donde falleció el 21 de mayo de 1813.<sup>27</sup>

Pocos días después, Talcahuano y Concepción fueron recuperadas por los independentistas, cayendo en su poder la fragata *Tomás* que había llegado del Callao con recursos y pertrechos para el ejército de Chile, así como algunos jefes, entre ellos el brigadier Ramón Rávago, quien debía tomar el mando del ejército. Junto con varias familias, el capitán de fragata Ángel Texeiro, jefe de Talcahuano, y el coronel Ignacio Justis, jefe de Concepción, lograron evacuar la zona en la corsaria *Bretaña*, que había tomado parte en la defensa de Talcahuano, arribando al Callao a fines de julio luego de hacer escala en Arica.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> *Gaceta del Gobierno de Lima*, n° 68 (2/9/1812), pp. 462-464.

<sup>27</sup> Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, VI, pp. 244-245, entrada Antonio Pareja. Pavía, *Galería biográfica...*, II, 157-158.

<sup>28</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpeta 2084, Vivero al secretario de Marina, n° 207, Lima 31/7/1813.

El ejército realista quedó sitiado en Chillán, con sus comunicaciones cortadas tanto con Valdivia como con Chiloé y Lima. Ante lo incierto de la situación chilena, Abascal dispuso que el bergantín *Potrillo* pasara a la costa del Arauco y desembarcara a Juan de Dios Bulnes, cura de Talcahuano y cuñado del difunto brigadier Isidoro García del Postigo, para que se internara en la región y adquirirse información fidedigna sobre el estado del ejército real. El *Potrillo* llevó a cabo su comisión durante el mes de agosto de 1813 y retornó al Callao con valiosas noticias reunidas por el cura Bulnes, que servirían para preparar una expedición de refuerzo.<sup>29</sup>

En abril de ese año la Junta de Santiago había armado al bergantín *Potrillo* y a la fragata *Perla*. Con 16 cañones de ocho libras, el bergantín había sido el norteamericano *Colt*; mientras que la fragata fue artillada con 20 piezas de 12 libras tomadas de la fragata portuguesa *Fama*, que había arribado poco antes procedente de Río de Janeiro. El 2 de mayo de 1813 se presentó en la boca del puerto la corsaria *Javiera*, y el gobernador de Valparaíso, Francisco Lastra, quien aún ostentaba el grado de alférez de navío de la Real Armada, dispuso que la *Perla* y el *Potrillo* salieran a batirla y que siguiesen luego a cruzar sobre Concepción. La *Perla* zarpó primero y apenas lo hizo su tripulación se amotinó, redujo al capitán y a los pocos leales a la causa insurgente que había a bordo y se unió a la *Javiera*. Cuando ambas naves atacaron al *Potrillo*, la tripulación de este último también se sublevó, capturó al capitán y a otros angloamericanos que servían a la causa independentista y se unió a las otras dos naves. Al mando de Juan Manuel Hervello, el bergantín arribó al Callao el 18 de mayo, y al día siguiente lo hizo la *Perla*, a órdenes del italiano Antonio Carlos Magri. A principios de junio ambas naves fueron condenadas, y el *Potrillo* fue adquirido para el servicio naval, zarpando a finales de julio para llevar a cabo la comisión que ya hemos mencionado.<sup>30</sup>

El 6 de agosto, cuando se hallaba a la altura de Coquimbo esperando para recoger al padre Bulnes, el *Potrillo* capturó a la fragata *Nueva Limeña*,

<sup>29</sup> Ídem, legajo 51, carpeta 1876, Vivero al secretario de Marina, n° 214, Callao 3/9/1813. José de Ballesteros, *Revista de la guerra de independencia de Chile desde 1813 hasta 1826*, p. 28.

<sup>30</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpeta 15/3/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 200, Callao 30/6/1813; carpeta 2024, Vivero al secretario de Marina, n° 218, Lima 30/9/1813; Corso y Presas, legajo 5236, expediente sobre el *Potrillo* y la *Perla*. Carlos López Urrutia, "Resumen de datos sobre los buques de Chile", manuscrito.

cuya tripulación se había amotinado en Pisco el 19 de julio y puesto proa hacia Valparaíso. Al mando del alférez de fragata Antonio Villavicencio, la presa fue despachada al Callao,<sup>31</sup> pero naufragó pocas horas después de separarse del bergantín. Villavicencio y sus 14 tripulantes lograron salvarse en una lancha, alcanzando la costa cerca a Paposo, desde donde caminaron hasta Cobija. En ese puerto se trasladaron en balsas a Pabellón de Pica, embarcándose en un guanero que los dejó en Arica el 2 de octubre, desde donde se dirigieron al Callao en la goleta *Topacio*.<sup>32</sup>

Tras retornar de su comisión en la costa araucana, el *Potrillo* se alistó para volver a salir en compañía de las corsarias *Javiera* y *Cantabria* en persecución de dos buques que se suponía habían sido armados por los revolucionarios chilenos para apresar a las fragatas *Mexicana* y *San Juan*, próximas a salir con caudales hacia Cádiz. Luego de realizar un breve reconocimiento del 20 al 23 de septiembre quedó claro que no había tal peligro, por lo que continuó preparándose para salir con auxilios para el ejército de Chillán.<sup>33</sup> Al mando del teniente de fragata Simón Londoño, el 9 de octubre el *Potrillo* zarpó para cumplir esa nueva comisión, debiendo previamente escoltar 100 leguas mar afuera a la fragata *San Juan* que se dirigía a Cádiz con caudales.<sup>34</sup>

De regreso al Callao, a principios de diciembre el *Potrillo* se preparó para salir con la corbeta *Sebastiana* llevando al brigadier Gabino Gaínza, nuevo jefe del ejército en Chile. La corbeta había llegado a fines de octubre de 1813 procedente de Montevideo, con instrucciones de ser sometida a urgentes reparaciones para retornar a ese apostadero. Una vez rehabilitada, Abascal consideró necesario emplearla en esa comisión, permaneciendo luego al servicio del Departamento Marítimo del Callao, pues tanto la *Castor* como la *Peruana* continuaban en estado de desarme.<sup>35</sup>

Con unos 200 hombres de su regimiento, el Real de Lima, Gaínza desembarcó en la costa araucana el 31 de enero de 1814 y procedió luego a

<sup>31</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpeta 1876, Vivero al secretario de Marina, n° 214, Callao 3/9/1813.

<sup>32</sup> Ídem, legajo 51, carpeta 2085, Vivero al secretario de Marina, n° 219, Callao 22/10/1813.

<sup>33</sup> Ídem, legajo 51, carpeta 2024, Vivero al secretario de Marina, n° 218, Lima 30/9/1813.

<sup>34</sup> Ídem, legajo 51, carpeta 2085, Vivero al secretario de Marina, n° 219, Callao 22/10/1813.

<sup>35</sup> Ídem, legajo 51, carpeta 2026, Vivero al secretario de Marina, n° 226, Callao 18/12/1813; n° 241, Lima 31/1/1814.

Chillán, asumiendo el mando de las fuerzas reales en la zona. Si bien obtuvo algunos logros, entre ellos retomar Concepción y Talcahuano, también sufrió algunos reveses, y para abril las operaciones se habían estancado. Fue entonces cuando intervino el capitán de navío británico James Hillyar, comandante de la fragata *Phoebe*, que con la *Cherub* y la *Racoon* habían ingresado al Pacífico en el contexto de la guerra anglo-norteamericana, sobre la que trataremos más adelante. Las dos primeras naves habían estado en el Callao en diciembre de 1813, y en la visita que el capitán de navío Hillyar hizo al virrey Abascal, éste le pidió que intercediese ante el gobierno chileno para evitar mayor derramamiento de sangre. Atendiendo a dicho pedido, luego de que el 28 de marzo capturase frente a Valparaíso a la fragata norteamericana *Essex*, Hillyar se entrevistó con el general Francisco de la Lastra, jefe del nuevo gobierno chileno, dirigiéndose luego a Talca donde sostuvo conversaciones con el general Gaínza. De resultados de sus gestiones, el 3 mayo de 1814 se suscribió el Tratado de Lircay, que restablecía las condiciones previas a febrero de 1810, concediéndole a Chile cierta autonomía y la posibilidad de mantener sus puertos abiertos al comercio extranjero. Las fuerzas de ambos lados no llegaron a cumplir el repliegue estipulado, pues muchos de sus jefes lo consideraban inaceptable; y el acuerdo fue rechazado tanto por Abascal como por José Miguel Carrera, quien reemplazó a Lastra en el gobierno chileno a finales de julio de 1814.

Dispuesto a reanudar la campaña, esta vez con el concurso del regimiento Talavera, que al mando del coronel Rafael Maroto constituyó el primer refuerzo enviado de España, Abascal organizó una nueva expedición a órdenes del coronel Mariano Osorio. El mencionado regimiento, junto con unos 200 artilleros, y casi 6000 quintales de azogue y munición, había arribado al Callao en abril de ese año en el navío *Asia* y en los transportes *Vigarreña*, *Castilla* y *Veloz Pasajera*. La travesía no había sido fácil, pues además de las bajas usuales en ese tipo de viaje, se había producido un conato de rebelión a bordo del *Castilla* que concluyó con el fusilamiento de tres cabos del Talavera.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Ídem, legajo 51, carpeta 2028, Vivero al secretario de Marina, n° 253, Callao 5/5/1814. AGI, Lima, 746, n° 68, Abascal a López Araujo, n° 847, Lima 28/4/1814. Albi, *Banderas olvidadas...*, pp. 124-125, señala que sólo llegó un batallón y que se creó un segundo con reclutas locales, pero la documentación revisada se refiere al Talavera como regimiento.

El 19 de julio de 1814 el *Asia* y la *Sebastiana*, que había retornado de su comisión a mediados del mes anterior, zarparon con destino a Concepción conduciendo a Osorio con 500 hombres del Talavera y unos 50 artilleros, además de armamento y carga militar para la nueva campaña.<sup>37</sup> Reunido con las fuerzas de Gaínza, Osorio asumió el mando y derrotó a los independentistas en Rancagua, el 1° y el 2 de octubre de 1814. Una semana después ingresó a Santiago, restableciendo el régimen colonial y poniendo fin a la Patria Vieja. Los líderes independentistas, con las escasas fuerzas que conservaban, optaron por dirigirse a Mendoza, donde se prepararían para iniciar una nueva campaña con el apoyo del general José de San Martín.

Tras la victoria en Rancagua, el esfuerzo militar peruano se concentró en combatir a la revolución que había estallado en Cusco en agosto de 1814, y que en poco tiempo se había extendido por el sur peruano y parte del Alto Perú. Mientras Pezuela procuraba evitar el avance de las fuerzas rioplatenses comandadas por José Rondeau, en diciembre de ese año el brigadier Juan Ramírez logró reunirse con parte del regimiento Talavera que había quedado en Lima y ocupar Arequipa.<sup>38</sup> Avanzó luego sobre Puno, derrotando a los patriotas en Umachiri el 11 de marzo de 1815, y dos semanas más tarde ingresó al Cusco. Poco después los transportes *Aurora*, *Sacramento*, *Milagros*, *Teresa* y *Minerva* transportaron desde Valparaíso a Arica a más de un millar de hombres del ejército real que había operado en Chile, incluido Maroto y la otra parte de su regimiento, para que pasaran al Alto Perú.<sup>39</sup>

Tras la reconquista de Chile las cosas parecían más tranquilas en el Pacífico Sur. El Apostadero contaba con el navío *Asia*, la corbeta *Sebastiana*, el bergantín *Potrillo* y la urca *Castor*, estando en desarmo la corbeta *Peruano*, cuatro lanchas cañoneras y dos botes de fuerza.<sup>40</sup>

Asimismo, a finales de octubre arribó la corbeta *Descubierta*, que había salido de Cádiz a principios de junio de 1814. Durante la navegación había tenido varios enfermos, pero sólo un fallecido, y luego de restablecida su

<sup>37</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpetas 2032, Vivero al secretario de Marina, n° 264, Lima 30/6/1814; y 2025, Vivero al secretario de Marina, n° 267, Lima 24/7/1814.

<sup>38</sup> Ídem, legajo 53, carpeta 1895, Vivero al secretario de Marina, n° 294, Lima 31/12/1814.

<sup>39</sup> Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 317, Lima 28/5/1815. Ballesteros, *Revista de la guerra de independencia de Chile...*, pp. 69-70.

<sup>40</sup> Paredes, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1815*.

gente y adecuadamente reaprovisionada se hizo a la mar a fines de noviembre para pasar a Manila. De dicho puerto debía continuar hacia el cabo de Buena Esperanza y completar la vuelta al mundo, objeto de su viaje.<sup>41</sup>

El *Asia*, que había retornado de Concepción tras la victoria y restablecimiento del gobierno español en Chile, se preparó para retornar a España con caudales, encontrándose listo para salir en diciembre de 1814. No obstante, para esa fecha sólo se habían registrado 70 000 pesos, por lo que el consulado limeño solicitó al virrey Abascal que retrasara su zarpe hasta conocer los resultados de la campaña que sobre Arequipa y Cusco estaba conduciendo el brigadier Ramírez, sin saber que la primera de estas ciudades ya había caído en su poder el 9 de ese mes. Los diputados del consulado señalaban que el *Asia* debía transportar remisiones que habían quedado ocultas en Arequipa y que había noticias de una creciente actividad corsaria bonaerense.<sup>42</sup> Finalmente, en febrero de 1815 el *Asia* zarpó de regreso a España con algo más de 2 700 000 de pesos en caudales y carga, tanto pública como privada.<sup>43</sup>

La *Sebastiana*, que había quedado al mando del alférez de navío Felipe Villavicencio luego de que su comandante, teniente de navío José Villegas, fuese nombrado gobernador de Valparaíso, zarpó en noviembre de 1814 hacia Juan Fernández con 42 prisioneros y tropa para su custodia. Un violento temporal la sorprendió en Más a Tierra, perdiendo un ancla y su respectivo cable, pese a lo cual logró desembarcar a la gente que llevaba a bordo. Tras retornar a Valparaíso, volvió a salir hacia Juan Fernández en abril de 1815.<sup>44</sup>

Luego de haber pasado varios meses bloqueando Valparaíso, en septiembre de 1814 el *Potrillo* arribó a Concepción con muchos enfermos a bordo por la falta de agua y víveres frescos, además de diversas averías en el casco y arboladura.<sup>45</sup> Poco después zarpó con la mercante *Aurora* para dejar en Coquimbo al coronel Ildefonso Elorriaga, que con 450 hombres debía tomar

<sup>41</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpetas 2045, De la Riva al secretario de Marina, n° 1, Callao 28/10/1814; y 2043, Vivero al secretario de Marina, n° 292, Lima 1/12/1814.

<sup>42</sup> Ídem, legajo 53, carpeta 1895, Vivero al secretario de Marina, n° 294, Lima 31/12/1814.

<sup>43</sup> Ídem, legajo 53, carpeta 16/2/1815, n° 306, Lima 16/2/1815; doc. 2088, n° 304, Callao 9/2/1815.

<sup>44</sup> Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 317, Lima 28/5/1815.

<sup>45</sup> Ídem, legajo 53, carpeta 2089, Vivero al secretario de Marina, n° 288, Callao 31/10/1814.



posesión de Copiapó.<sup>46</sup> Pasó luego a Valparaíso, donde se le sometió a urgentes reparaciones en el casco y arboladura, y hacia mayo de 1815 zarpó escoltando al *Minerva* y al *Teresa*, que transportaban al segundo envío de tropas que se dirigían a Arica. Tras cumplir con esa comisión puso proa al Callao en conserva con la *Minerva*, arribando en julio.<sup>47</sup>

La *Castor* había quedado desarmada tras regresar de Panamá a mediados de 1813, pero volvió a ser habilitada en mayo de 1814 para pasar a Arica y Juan Fernández. Al llegar al primero de estos puertos, donde debía dejar pertrechos para el ejército del Alto Perú, Bermúdez recibió nuevas órdenes del virrey disponiendo que desembarque en ese lugar la tropa con la que debía tomar posesión de Juan Fernández y que retorne al Callao para recibir nuevas instrucciones.<sup>48</sup> A mediados de marzo de 1815 zarpó hacia Panamá con las mercantes *Neptuno*, *Bretaña*, *Preciosa* y *Bárbara* para trasladar al Callao a las tropas que venían de España.<sup>49</sup> Estuvo de regreso en el Callao a mediados de septiembre, y poco después fue desarmada.<sup>50</sup>

En noviembre se supo que otros 1 400 hombres debían llegar por Panamá, y para transportarlos se dispuso de las fragatas *Reina de los Ángeles*, *Begoña*, *Constitución* y la *San Fernando*, esta última de la Compañía de Filipinas.<sup>51</sup>

Al margen de las actividades navales, Abascal continuó apoyando el esfuerzo militar en España, remitiendo recursos adicionales en 1811 a bordo de la fragata de guerra británica *Standard*; y en mayo del siguiente año otros 40 000 pesos, además de pólvora, salitre, azufre y cacao, en la corbeta *Nuestra Señora de Covadonga*, alias *Abascal*, nave que había llegado al Callao en febrero de 1812 con patente de corso y mercancía bajo el nombre *Amable*

<sup>46</sup> Ídem, legajo 51, carpetas 24/10/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 254, Callao 5/5/1814; 2031, Vivero al secretario de Marina, n° 260, Callao 1/6/1814; y 29/12/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 266, Callao 18/7/1814.

<sup>47</sup> Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 328, Lima 31/7/1815.

<sup>48</sup> Ídem, legajo 51, carpetas 24/10/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 254, Callao 5/5/1814; 2031, Vivero al secretario de Marina, n° 260, Callao 1/6/1814; y 29/12/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 266, Callao 18/7/1814.

<sup>49</sup> Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 309, Callao 12/3/1815.

<sup>50</sup> Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 339, Lima 13/12/1815.

<sup>51</sup> Ídem, legajo 53, carpeta 25/11/1815, Vivero al secretario de Marina, n° 322, Callao 19/6/1815.

*María*, alias *Peruana*. Adquirida por Abascal, partió hacia Cádiz al mando del teniente de navío José de la Cagiga.<sup>52</sup>

Por otro lado, las comunicaciones con el Ministerio de Marina y la Dirección General de la Armada quedaron prácticamente cortadas desde mayo de 1814, en el primer caso, y desde agosto en el segundo. Sólo se restablecieron en marzo del siguiente año.<sup>53</sup>

### **La armada británica en el Pacífico Sur<sup>54</sup>**

La invasión francesa a Portugal, en 1807, había forzado a la familia real y al gobierno portugués a establecerse en Río de Janeiro, contando para ello con el apoyo de un escuadrón naval británico al mando del contralmirante sir William Sidney Smith. Esta fuerza quedó estacionada en las costas brasileras con la misión de colaborar en su protección ante un eventual ataque francés o español, y hostilizar las líneas de comunicaciones marítimas entre España y el Río de la Plata. Ese fue el origen de la llamada Estación Naval Británica del Brasil o de Sudamérica, la que durante las décadas siguientes habría de velar por los intereses británicos en la región. En el periodo que corresponde a este capítulo, dichos intereses se centraron en la apertura de los mercados americanos a sus productos, sin dañar la alianza lograda en 1808. En esta labor los comerciantes británicos encontraron tanto el entusiasta apoyo de las juntas de gobierno como la tenaz oposición del virrey Abascal.

Los primeros contactos entre el comandante naval británico y las autoridades coloniales en el Pacífico fueron establecidos por el teniente William Fitzmaurice, en la comisión llevada a cabo en septiembre de 1808 que hemos referido al final de capítulo precedente. Poco después, el contralmirante Smith dio un atrevido paso buscando expandir los intereses de su país al escribir tanto a los virreyes del Perú y del Río de la Plata, como al

<sup>52</sup> Ídem, legajo 49, carpeta 24/10/1812, Vivero al secretario de Marina, n° 119, Lima 13/5/1812.

<sup>53</sup> Ídem, legajo 53, carpeta 9/3/1815, Vivero al secretario de Marina, n° 309, Callao 9/3/1815.

<sup>54</sup> Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos*.

capitán general de Chile, sugiriendo la apertura de sus puertos al comercio británico. Smith fue más allá, apoyando de forma decidida a la princesa Carlota Joaquina en sus aspiraciones al trono español. Pero nada de esto tuvo verdadero impacto. Más importante fue el arribo a las costas de Chile y Perú de la fragata de guerra británica *Standard*.

Cumpliendo su mandato, la Regencia había convocado a Cortes Generales en Cádiz, para lo cual los territorios españoles en América y Filipinas debían designar diputados que se constituyeran en el puerto gaditano. Asimismo, había solicitado un préstamo al gobierno británico que debía ser reembolsado con recursos provenientes de los virreinos y capitanías generales americanas. El gobierno de Londres no sólo le facilitó 500 000 pesos sino que, además, comisionó las fragatas *Baluart* y *Standard* para que pasaran la primera a Nueva España y la segunda a Chile y Perú para transportar tanto a los diputados como los fondos que debían remitir esos gobiernos.

Al mando del capitán de navío Charles Elphinstone Fleming, la *Standard* zarpó de Cádiz en abril de 1811 con algunos oficiales y pasajeros, entre ellos el varias veces mencionado José Miguel Carrera, así como D. Drummond, comisario general del ejército británico para España y el Mediterráneo, quien estaría a cargo de solicitar al virrey peruano 2 000 000 o 3 000 000 de pesos en plata que la Regencia confiaba recibir para pagar el préstamo británico y continuar la guerra en la Península.<sup>55</sup> La *Standard* recibió algo de carga del gobierno español pero también fue autorizada a transportar bienes particulares, tanto de españoles como de extranjeros.<sup>56</sup>

Al arribar a Valparaíso, en julio de 1811, Fleeming informó sobre su misión al recién constituido congreso chileno, pero se le respondió que no se había elegido diputados para enviar a España y que tampoco se despacharía dinero a la península, pues éste era necesario para defender el país contra la expedición que se suponía el virrey Abascal enviaría en su contra. Desilusionado por esta respuesta, y firmemente convencido de que la mayoría de la población chilena se oponía al nuevo gobierno, invitó a José Miguel Carrera a zarpar con él y no permanecer en un país tan inestable, sin sospechar

<sup>55</sup> Martínez, *Memoria histórica sobre la revolución de Chile...*, I, p. 263.

<sup>56</sup> El listado de la carga fue publicado en la *Gaceta del Gobierno de Lima*, 7/9/1811.

que éste se convertiría en uno de los principales instigadores de esa inestabilidad, llegando a asumir el gobierno del país.<sup>57</sup>

Sin haber logrado su cometido en Valparaíso, Fleeming se dirigió al Callao, a donde arribó el 28 de agosto. Pocos días después, Drummond escribió a Abascal explicando su misión y ofreciéndose a transportar remisiones públicas y privadas, y también a gestionar arreglos financieros en Londres. Tal ofrecimiento fue aceptado, y en noviembre de 1811, cuando la *Standard* partió del puerto peruano, llevaba a bordo casi 3 000 000 de pesos, además de estaño y nitrato,<sup>58</sup> habiendo actuado como su agente el de la Real Compañía de Filipinas.<sup>59</sup>

Durante su estada en el Callao, Fleeming se entrevistó varias veces con Abascal, brindándole valiosa información sobre los asuntos chilenos, así como copia de su correspondencia con ese gobierno. El 4 de septiembre, cuando llegaron a Lima las noticias del cambio de gobierno en Chile, Fleeming pensó que los nuevos gobernantes, entre los cuales estaba su amigo Carrera, ahora sí le permitirían llevar a cabo su misión en Chile. Por ese motivo, y probablemente atendiendo a los consejos de Abascal, escribió a Santiago invitando al nuevo gobierno a mantener su lealtad al rey, y negando cualquier rumor sobre el interés británico en apoyar la independencia de las colonias españolas en América. Fechada el 3 de octubre, su carta señalaba que la nación británica, honrando su alianza con la española, actuaría de manera absurda “apoyando con una mano los intereses españoles en Europa y arruinando con la otra los mismos intereses en América”. Para remarcar su posición, y creyendo que la mayoría de los chilenos compartía su opinión, añadió que “Inglaterra considera que los hispanoamericanos no han alcanzado las condiciones indispensables que les permitan ser independientes”.<sup>60</sup>

<sup>57</sup> Martínez, *Memoria histórica sobre la revolución de Chile...*, I, pp. 264-268. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 362-367. José Miguel Carrera, *Diario de José Miguel Carrera*, pp. 20-22.

<sup>58</sup> *Gaceta del Gobierno de Lima*, 2/11/1811. *El Peruano*, 19/12/1811. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 48, carpetas 29/3 y 29/4/1812, Vivero al Secretario de Marina, Lima 31/10 y 30/11/1811.

<sup>59</sup> *Gaceta del Gobierno de Lima*, 7 y 11/9/1811 y 15/10/1811. La *Standard* fue el primer buque de guerra británico en transportar valores desde la costa oeste americana. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 23, cuaderno 1.

<sup>60</sup> Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 362-367. *Gaceta del Gobierno de Lima*, 15/10/1811.

Si bien había cometido un error garrafal al inmiscuirse en la lucha interna que España sostenía con sus colonias, Fleeming describió la sociedad colonial de una manera cruda pero bastante realista, conforme anotarían años después algunos investigadores.<sup>61</sup> En la carta mencionada, Fleeming incluyó el siguiente párrafo, al referirse a la posibilidad de establecer un gobierno independiente en el Perú:<sup>62</sup>

Strictamente hablando, aquellos llamados indígenas no tienen opinión; y los españoles europeos viviendo en América se sienten horrorizados ante esa idea; los hispanoamericanos, que viven y trabajan localmente, tienen esos mismos sentimientos; y aquellos mestizos, por inclinación, siguen el mismo partido.

La carta de Fleeming indignó al nuevo gobierno chileno, encabezado por José Miguel Carrera, motivando que en años posteriores se le utilizara, junto con la posterior intervención del capitán de navío Hillyar para lograr el Tratado de Lircay, para reclamar contra la política británica respecto de las nuevas repúblicas americanas.

Alejada la *Standard* del Pacífico, no volvieron a presentarse naves de guerra británicas en la zona hasta que estalló la guerra con Estados Unidos.

En 1807, luego de derrotar a Prusia y Austria, Napoleón había cerrado los puertos europeos a los bienes y buques británicos. La respuesta de Londres fue bloquear dichos puertos y señalar que toda mercancía destinada a Europa debía ser descargada primero en puertos británicos. Esta medida afectó particularmente a la pujante marina mercante norteamericana y, eventualmente, llevó a una guerra entre ambos países que habría de durar casi tres años, lapso durante el cual la armada británica bloqueó los puertos norteamericanos mientras que la marina de este país, incapaz de enfrentarla abiertamente, concentró sus esfuerzos en hostilizar al comercio y a los balleneros británicos. La mayor parte de la acción tuvo lugar en el Atlántico, pero la incursión de la fragata norteamericana *Essex* en el Pacífico trajo como consecuencia que se despacharan buques británicos en su búsqueda.

<sup>61</sup> Timothy E. Anna, "The Peruvian Declaration of Independence: Freedom by Coercion", pp. 221-248.

<sup>62</sup> Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 362-367. *Gaceta del Gobierno de Lima*, 15/10/1811.

Al mando del capitán de navío David Porter, y luego de un exitoso crucero por el Atlántico Sur, en enero de 1813 la *Essex* ingresó al Pacífico, capturando dos presas antes de arribar a Valparaíso el 15 de marzo. Apoyado por Joel Roberts Poinsett, designado por Washington primer cónsul general para Buenos Aires, Chile y Perú, Porter no sólo logró reabastecerse de víveres sino que también estableció buenas relaciones con el gobierno chileno.<sup>63</sup> Según reportes recibidos en Lima, la *Essex* había ingresado a Valparaíso “largando una bandera con la inscripción ‘libertad de los mares o del comercio y riqueza de marineros’”, y el gobierno chileno le había pedido a su capitán que destruyera a los corsarios españoles que impedían el comercio con sus puertos.<sup>64</sup>

En los meses siguientes la fragata norteamericana capturó otros 13 balleneros británicos, liberando a sus tripulantes en Tumbes y otros puertos, y en pocas semanas varios de ellos habían llegado a Guayaquil, Callao y Valparaíso.<sup>65</sup> El *Atlantic*, una de las presas, fue artillada con 20 piezas y actuó como su consorte, pasando a ser conocida como *Essex Junior*.<sup>66</sup>

Otra de sus presas fue la *Moctezuma*, nave que había sido originalmente norteamericana pero que había sido capturada y condenada en Europa, pasando a ser británica. Porter la envió a Valparaíso señalando que era una represa, salvando así la neutralidad española en ese conflicto, que entre otras cosas establecía la prohibición de recibir naves capturadas en sus puertos. A principios de agosto de 1814, Remigio Blanco, apoderado del capitán Porter en Valparaíso, obtuvo autorización para rematar la *Moctezuma*, insistiendo en ello a mediados de octubre ante la restablecida autoridad realista. En ese momento se encontraba en Valparaíso la fragata de guerra británica *Briton*, cuyo comandante, el capitán de fragata Thomas Staines, protestó contra esa venta y reclamó la propiedad de la nave, señalando que tal situación se había debido:<sup>67</sup>

<sup>63</sup> Lawrence A. Clayton, *Estados Unidos y Perú, 1800-1995*, pp. 40-43.

<sup>64</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, carpeta 13/4-29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, nº 185, Lima 13/4/1813.

<sup>65</sup> ADM 1/22, Dixon a Staines, Río de Janeiro, 25/3/1814, anexa a Dixon a Croker 30/3/1814.

<sup>66</sup> William S. Dudley (editor), *The Naval War of 1812: a documentary history*, II, pp. 697-699.

<sup>67</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5236, Vivero al secretario de Marina, Callao 24/1/1815, anexo Staines a Abascal, Callao 10/12/1814.

al vacilante estado del país durante este tiempo y a la ignorancia de aquellos alucinados que habiendo usurpado las riendas del gobierno se guiaban en aquel tiempo por los consejos y recibían los auxilios de los norteamericanos que favorecían su causa contra la de su legítimo soberano.

Pese a ello, el gobernador Osorio se negó a entregarle la nave, señalando que el tema debía ser resuelto entre los gobiernos norteamericano y británico, y que si la nave llegaba a venderse se retendría su valor hasta que ambos gobiernos llegasen a un acuerdo. En diciembre Staines presentó el caso ante Abascal, quien pidió opinión a Vivero. La respuesta de este último recomendaba respaldar la posición de Osorio, señalando además que la *Essex* era un buque de guerra y que contaba con mayores derechos que los aplicables a los corsarios, consideración que había sido dejada de lado por Staines en su reclamo.<sup>68</sup> El asunto eventualmente fue abordado por las cancillerías española y norteamericana, acordándose reconocer al *Moctezuma* como buque británico.<sup>69</sup>

Además de hostilizar a los buques enemigos, Porter procuró proteger a las naves de su país que arribaban a puertos chilenos y que eran detenidos por buques españoles bajo la acusación de contrabando. El asunto no dejaba de ser delicado pues, como se ha mencionado varias veces, las leyes españolas prohibían todo tipo de comercio con otras naciones, mientras que el nuevo gobierno chileno había abierto sus puertos a dicho tráfico. Varios fueron los corsarios españoles que se dedicaron a combatir el contrabando, y uno de ellas, la corbeta *Hero*, de propiedad de su capitán Tomás Lopategui, se vio envuelta en un serio incidente con la *Essex* en el puerto de Coquimbo. Tanto la documentación española como la norteamericana sobre este asunto refieren esa nave con el nombre de *Nereyda*, uno de los varios que tenía, como se verá al describir su actividad como corsaria.

El 20 de marzo de 1813, encontrándose entre Tangué y Coquimbo, la *Hero* avistó tres velas y comenzó a perseguirlas, uniéndose luego a la caza la fragata británica *Nimrod*. Se trataba de los balleneros norteamericanos *Barclay*, *Walker* y *Charles*. La *Hero* logró capturar al primero de ellos, y al caer la

<sup>68</sup> *Ibíd.*

<sup>69</sup> NARA, RG 76, Disallowed Claims 45, fragata *Essex*.

tarde despachó uno de sus botes al *Walker*, pero poco después dos botes del *Nimrod* se dirigieron a esa misma nave y le arrebataron la presa a la dotación peruana. Lopategui reclamó al capitán británico por este despojo, pero no logró que le devolvieran la presa, y el 22 despachó la *Barclay* hacia el Callao.<sup>70</sup>

El *Charles* logró escapar y al amanecer del 25 avistó y se puso al habla con la *Essex*. Enterado de los hechos, Porter se dirigió en pos de la *Hero*, ubicándola a unas diez millas al suroeste de Coquimbo. Izando bandera británica, logró sorprender y someter a la corsaria y, según refiere Lopategui, la tripulación norteamericana:<sup>71</sup>

botó al mar toda la artillería, pólvora, municiones y toda arma, masteleros y vergas de juanetes y sobrejuanetes, velas de estay, alas y toda vela menuda hasta el respeto, chismes de cocina, servicio de mesa, instrumentos y últimamente saqueó llevándose lo que les era de su agrado, despachándola luego al Callao con una carta dirigida al virrey Abascal.

La carta de Porter justificaba su acción porque la *Hero* había actuado de manera pirática al saquear y detener buques norteamericanos sin causa justificada; y que además sus oficiales habían aducido, engañados por la bandera británica que izó la *Essex* al inicio de su intervención, que lo habían hecho en razón a la alianza hispano-británica. Tras separarse de la *Hero*, Porter se dirigió al norte en procura del *Barclay*, que logró alcanzar y capturar ya cerca al Callao el 5 de abril.<sup>72</sup> La dotación de presa peruana fue liberada en Guayaquil, y algunos de ellos ya se encontraban en el Callao a fines de agosto de 1813.<sup>73</sup>

<sup>70</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, 13/4 a 29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, n° 185, Lima 13/4/1813, anexo Lopategui a Vivero, Callao 6/4/1813. *El Monitor Araucano* 1, n° 4 (13/4/1813). John R. Spears, *The story of the New England whalers*, pp. 118-120, refiere este hecho aunque equivoca algunos pasajes.

<sup>71</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, 13/4 a 29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, n° 185, Lima 13/4/1813, anexo Lopategui a Vivero, Callao 6/4/1813.

<sup>72</sup> Dudley, *The Naval war of 1812...*, II, pp. 690-692 y 697. David Porter, *Journal of a Cruise*, pp. 131-143.

<sup>73</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, 13/4 a 29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, n° 212, Lima 29/8/1813.



Al conocerse la presencia de la *Essex* en el Pacífico, el comandante de la estación naval británica en Río de Janeiro dispuso que el capitán de navío James Hillyar, que con la fragata *Phoebe* y el corsario *Isaac Tood* se dirigía al Pacífico para tomar posesión de la boca del río Columbia, reuniera bajo su comando a las corbetas *Racoon* y *Cherub*, que debían dirigirse a la costa oeste sudamericana para proteger a sus balleneros. Este escuadrón zarpó de Río de Janeiro en julio, y al ingresar al Pacífico la *Racoon* y el *Isaac Tood* continuaron hacia la costa del Noroeste, mientras que la *Phoebe* y la *Cherub* iniciaron la búsqueda de la fragata enemiga.<sup>74</sup>

El 3 de diciembre de 1813, tras cruzar en la zona ballenera, arribaron al Callao para llevar a cabo algunas reparaciones menores, reabastecerse de víveres y agua, y obtener información sobre la *Essex*. En el fondeadero se encontraban tres buques detenidos por contrabando, los británicos *Hunter* y *Hector*, y el norteamericano *Boriska*, con carga igualmente británica. Si bien las leyes españolas prohibían que los buques extranjeros comerciaran en los puertos coloniales, siguiendo sus instrucciones Hillyar intercedió a favor de los dos primeros. Para ello, el 10 de diciembre escribió al virrey Abascal, tres días después lo recibió a bordo de la *Phoebe*, y posteriormente lo visitó en el palacio limeño. No obstante, Abascal se negó a intervenir en el juicio a esas naves, señalando que se encontraban bajo la jurisdicción naval y que tendrían un proceso justo, lo que le fue reiterado el 17 de diciembre por el capitán de navío José Pascual de Vivero.<sup>75</sup>

La respuesta del virrey hacía difícil que Hillyar o sus sucesores pudiesen insistir en sus reclamos, puesto que al igual que las británicas, las cortes navales españolas eran autónomas en sus determinaciones. Si bien esto no resultaba del todo cierto en el caso del Callao, pues el presidente de esa corte era a la vez el comandante del Departamento Marítimo y difícilmente

<sup>74</sup> ADM 2/934, Croker a Dixon, Londres 10/8/1813; y ADM 2/1380, Almirantazgo a Hillyar, Londres 12/3/1813. R. A. Humphreys y Gerald S. Graham (editores), *The Navy and South America*, pp. 92-95, 98-102 y 149. Barry Gough, *The Royal Navy and the Northwest Coast of North America, 1810-1914: A Study of British Maritime Ascendancy*, pp. 16-24.

<sup>75</sup> El *Hunter* fue capturado por el *Vulture* o *Primer Cantabria*, al mando del capitán Domingo Arellano; el *Hector* por el bergantín *Santa Teresa*, al mando del capitán Juan Villa; y el *Boriska* por un corsario al mando de Domingo de Amezaga [ADM 1/22, Hillyar a Croker, 23/12/1813, y Hillyar a Abascal, 10/12/1813; anexas a Dixon a Croker, Río de Janeiro, 16/4/1814. Puente, *La Independencia. 1790-1826...*, I, p. 159].

iba a fallar contra los deseos del virrey, la supuesta autonomía de dicha corte permitía que la máxima autoridad política y militar del virreinato evitase verse comprometida directamente en estos casos. Naturalmente, los comandantes británicos se percataron de esa situación, escribiendo al Almirantazgo para que a través de su gobierno se sugiriese al español algunos cambios en dicho sistema.

En enero de 1814 la *Phoebe* y la *Cherub* dejaron el Callao para dirigirse a Valparaíso, donde finalmente encontraron a la *Essex* y a la *Essex Junior*, capturando a la primera el 28 de marzo, luego de un cruento combate. La *Essex Junior*, neutralizada tras un acuerdo entre los comandantes Porter y Hillyar, zarpó algunas semanas más tarde hacia los Estados Unidos con los sobrevivientes de la fragata vencida.<sup>76</sup>

La acción había tenido lugar en aguas inmediatas al puerto, cuando la *Essex* trataba de escapar, y claramente afectaba la neutralidad chilena. Según señala Porter en su diario, el gobernador de Valparaíso rehusó abrir fuego con las baterías del puerto para defender dicha neutralidad, pero le prometió interceder en su favor si lograba alcanzar el fondeadero.<sup>77</sup> Por su parte, Hillyar consideraba más arriesgado dejar que la *Essex* alcanzara mar abierto que enfrentar la reacción chilena por violar su neutralidad, más aún sabiendo que las autoridades locales no querían verse envueltas en el conflicto entre los anglosajones, y menos apoyando a los norteamericanos, pues los británicos eran en ese momento sus principales socios comerciales.

Poco después la *Cherub* pasó al Callao y luego se dirigió a las islas Sandwich, mientras que Hillyar se preparaba para retornar a Río de Janeiro con su presa.<sup>78</sup> En esas circunstancias arribaron a Valparaíso otras dos fragatas de guerra británicas, la *Tagus* y la *Briton*, que en junio zarparon hacia el Callao llevando “a bordo a algunos realistas que habían sido tomados prisioneros en Chile”. Esa fue la primera intervención británica para facilitar el

<sup>76</sup> Humphreys y Graham, *The Navy and South America...*, pp. 132-133, 141-142. Gough, *The Royal Navy and the Northwest Coast...*, pp. 17-18. Son varios los relatos de esta acción, destacando entre ellos los reportes de los propios jefes protagonistas y el que consigna Samuel Johnston en *Cartas de un Tipógrafo Yanqui en Chile y Perú durante la Guerra de la Independencia*, pp. 192-205.

<sup>77</sup> Clayton, *Estados Unidos y el Perú...*, pp. 42-43.

<sup>78</sup> Humphreys y Graham, *The Navy and South America...*, pp. 147-148. ADM 51/2206.

intercambio de prisioneros, tarea que fue considerada humanitaria tanto por los realistas como por los insurgentes, pero de la que eventualmente ambos bandos tomaron ventaja, colocando a los comandantes británicos en una situación comprometida.

La *Tagus* y la *Briton* permanecieron diez días en el Callao, reaprovisionándose para un largo crucero que las llevó por algunos puertos del norte e islas del Pacífico antes de regresar a Valparaíso, donde se reunieron con la *Cherub* y la *Racoon*.<sup>79</sup> Esta última, tras cumplir su comisión en el río Columbia, había arribado al Callao en agosto de 1814, permaneciendo 40 días en puerto para reabastecerse y reparar su casco con la ayuda de los carpinteros y calafates del Apostadero.<sup>80</sup> Similar apoyo se brindaría a la *Briton* y a la *Tagus* a fines de 1814, durante los dos meses que permanecieron en puerto.<sup>81</sup>

El último buque de guerra británico presente en el Pacífico en este periodo fue la fragata *Indefatigable*, que arribó a Valparaíso a finales de enero de 1815, ingresando al Callao en junio y en septiembre de ese año.<sup>82</sup> En su primera visita trajo noticias de que el gobierno de Buenos Aires había comisionado cuatro corsarios (*Hércules*, *Ospot*, *Constitución* y *Trinidad*) para que cruzaran hacia la costa oeste. En su segunda estada, luego de patrullar la zona ballenera, además de obtener víveres y repuestos, la *Indefatigable* recibió el apoyo del Apostadero Naval para realizar reparaciones y calafatear su casco<sup>83</sup> antes de emprender el regreso a Río de Janeiro, pues la guerra con Estados Unidos ya había concluido a finales de 1814.

Las noticias sobre las naves rioplatenses se concretarían poco después de la partida de la *Indefatigable*, dando inicio a una nueva etapa en las guerras de independencia americanas. Pero para concluir el análisis del periodo 1808-1816 debemos abordar el complejo tema de las naves que se armaron en corso, tanto para combatir a las provincias rebeldes como al contrabando.

<sup>79</sup> Humphreys y Graham, *The Navy and South America*, pp. 147-148. ADM 51/2184. John Shillibeer, *A Narrative of the Briton's Voyage to Pitcairn's Island; Including an Interesting Sketch of the Present State of the Brazils and of the Spanish South America*, pp. 22-23.

<sup>80</sup> ADM 1/22, Black a Croker, Lima, 30/8/1814; anexa a Dixon a Croker, Río de Janeiro, 24/12/1814; y Staines a Dixon, Valparaíso, 9/11/1814. ADM 51/2765.

<sup>81</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 54, carpeta 6/6/1815, Vivero al Secretario de Marina, Callao 1/12/1814.

<sup>82</sup> *Ibidem*.

<sup>83</sup> ADM 51/2463.

## Comercio neutral y corsarios

La paz con Gran Bretaña abrió las esperanzas de varios comerciantes de esa nación para poder finalmente acceder al apetitoso mercado americano. Facilitaba este hecho la gran crisis política española, agudizada por las pretensiones de la princesa Carlota Joaquina; y la creciente necesidad de recursos para sostener la guerra, que llevó a incrementar las licencias especiales de comercio otorgadas a buques neutrales. No obstante, al menos teóricamente, las leyes de comercio permanecían inmutables, y su cumplimiento quedó a cargo de las autoridades locales, de la Real Armada y de las naves particulares a las que se otorgó patente de corso, que debían actuar bajo las normas de la Real Instrucción de Guardacostas de Indias, del 1º de octubre de 1803.<sup>84</sup> En consecuencia, en el Pacífico Sur el comercio neutral siguió siendo ilegal, pero hubo al menos tres factores que influyeron en su desarrollo: la apertura de los puertos chilenos en febrero de 1811, la reconquista de Chile iniciada en enero de 1813, y la presencia de buques de guerra británicos y norteamericanos a partir de enero del siguiente año.

Hija del rey Carlos IV y esposa del príncipe regente Juan VI de Portugal, Carlota Joaquina de Borbón pretendió asumir la regencia de España ante la detención de su hermano menor Fernando VII. Alentada en esta pretensión por el ya mencionado contralmirante Smith, emitió la llamada Justa Reclamación, en la que desconocía los derechos de su hermano al trono español y los reclamaba para sí. Frederick Dowling, sobrecargo del *Higginson Senior*, fue quien condujo esa proclama al Pacífico, junto con bienes valorizados en más de 1000 000 de pesos. Nombrado mensajero del gabinete de su Alteza Real, Dowling llevaba además cartas de la princesa a las autoridades españolas pidiendo que se le facilitara comerciar en sus respectivas jurisdicciones. También portaba misivas del almirante Smith pidiendo se “permita que, de conformidad a las buenas relaciones que actualmente tienen nuestras naciones aliadas, pudiesen sostener comercio directo sus respectivos súbditos”; y de Fernando José de Portugal, secretario de la princesa y conocido del virrey Abascal, apoyando ese pedido.<sup>85</sup>

<sup>84</sup> AGMAB, Corso y Presas legajo 5231, Vivero a Gil de Taboada, n° 165, Lima 7/8/1807.

<sup>85</sup> Abascal, *Memoria de gobierno...*, I, pp. 481-482. Humphreys y Graham, *The Navy and South America*, p. 18.

Tanto el capitán general chileno como el virrey peruano se negaron a permitir que el buque británico pudiera vender su carga. En el Callao, a donde arribó en diciembre de 1808, lo único que Dowling obtuvo fue un pasaporte para que su nave no fuese atacada por los corsarios españoles en su viaje de retorno a Río de Janeiro. Pese a ello, dilató su zarpe insistiendo en que se le permitiera vender su carga, pero finalmente se vio obligado a abandonar el puerto a fines de febrero de 1809 bajo la atenta vigilancia de dos cañoneras.<sup>86</sup>

La única presencia legal de buques de comercio neutrales en el Pacífico Sur fue mediante privilegios especiales que permitían a algunos influyentes personajes españoles entrar en tratos comerciales con empresas británicas.<sup>87</sup> Uno de estos personajes fue José Antonio de Lavalle y Cortés, primer conde de Premio Real, cabeza de una importante casa de comercio limeño con fuertes vinculaciones en España y factor de la Compañía de Filipinas en la capital peruana. Ya a principios de 1806 había despachado de Cádiz a la fragata bostonesa *Amelia*, la misma que arribó al Callao el 12 de abril de 1806 y, tras recalar en Guayaquil, zarpó hacia España con cacao y carga de la Real Hacienda.<sup>88</sup> A finales del siguiente año se ofreció a transportar libre de cargo 1500 quintales de azogue y 150 cajones de naipes, a cambio de poder enviar al Callao y Guayaquil a la fragata norteamericana *Monticello* con una carga valorada en 50000 pesos.<sup>89</sup> Debía retornar con 1 500 quintales de cobre de la Real Hacienda, que transportaría gratuitamente, además de quina y otros bienes. En cumplimiento a su comisión, la *Monticello* arribó al Callao en marzo de 1808, zarpando a fines de junio hacia Guayaquil para completar su cargamento.<sup>90</sup>

Distinto fue el permiso que se concedió en junio de 1815 a Samuel Smith y sus socios de Baltimore para despachar una fragata que arribó al Callao

<sup>86</sup> Abascal, *Memoria de gobierno*, I, p. 480-484. Guillermo Lohmann Villena (editor), "Documentación Oficial Española", pp. 180-182. AGI, Diversos, 1, A.1809, R.3, D.1, Dowling a Goyeneche, Lima 7/2/1809.

<sup>87</sup> Cristina Ana Mazzeo de Vivó, "Comercio 'neutral' y comercio 'privilegiado' en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815", pp. 131-145.

<sup>88</sup> Avilés, *Memoria de gobierno...*, p. 92. Cristina Mazzeo nos ha facilitado gentilmente el acceso a la correspondencia entre los hermanos Juan Bautista y Antonio de Lavalle y Sugasti, radicado este último en Cádiz, entre 1806 y 1815.

<sup>89</sup> AGI, Lima, 736, n° 50, Abascal a Soler, carta n° 199, Lima 23/3/1808.

<sup>90</sup> Ídem, n° 49, Abascal a Soler, Lima 19/3/1808; n° 51, Abascal a Soler, carta n° 200, Lima 23/6/1808; n° 91, Abascal a Azanza, carta n° 237, Lima 28/6/1808.

en marzo de 1817, en compensación por la fragata *Warren* y la carga de la *Sydney*, detenidas ambas en las costas de Chile diez años antes.<sup>91</sup>

Tal como venía sucediendo desde finales del siglo XVIII, eran numerosos los balleneros británicos y norteamericanos que operaban en el Pacífico Sur. Algunos de ellos se veían forzados a arribar a puerto para refrescar víveres o hacer reparaciones urgentes, pero otros lo hacían con clara intención de introducir mercancías. En cumplimiento a sus atribuciones, los corsarios podían detenerlos y registrar tanto sus documentos como sus bodegas, en busca de algún indicio de actividad ilegal, pero en algunos casos dicho registro era conducido de manera inadecuada, dando lugar a reclamos posteriores. Tal comportamiento era alentado por algunos armadores, que supeditaban el pago a sus dotaciones al monto que pudieran obtener de los buques detenidos una vez condenados.<sup>92</sup>

Uno de estos reclamos fue el efectuado por el capitán Pablo West, de la fragata ballenera británica *Cyrus*, que en diciembre de 1809 fue avistada en la isla Santa María por el bergantín *Flecha* y la corbeta *Hero*. Algunos meses antes la *Cyrus* había sido reconocida en Galápagos por la *Hero*, por lo que no debía haber problemas en un nuevo reconocimiento, pero intentó ponerse a la vela al avistar a los corsarios. Sospechando de alguna actividad ilegal, fue interceptada y reconocida, recibiendo además información de un tripulante chino que sostenía que era contrabandista. El que fuera propiedad de los mismos dueños de la *Vulture*, capturada y condenada por contrabando a finales de 1808, hacía que fuese aún más sospechosa. Sin embargo, al revisar sus papeles y bodegas no se encontró nada anormal, por lo que se le dejó ir, recibiendo a bordo de la *Hero* a un tripulante que el capitán West tenía encadenado en la bodega y quería dejar abandonado en esa isla. Luego de pasar al Callao, West retornó a Gran Bretaña donde se quejó ante su gobierno por los malos tratos de que había sido objeto, pero en la investigación que a raíz de ello se llevó a cabo en el Callao se encontró dicha queja injustificada.<sup>93</sup>

<sup>91</sup> Ídem, 756, n° 3, Pezuela a Garay, carta n° 95, Lima 10/3/1817; y n° 22, Pezuela a Garay, carta n° 116, Lima 26/4/1817.

<sup>92</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 156, Lima 26/10/1812.

<sup>93</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 49, carpeta 10/11/1812, Fernández a Vásquez Figueroa, Cádiz, 10/11/1812, Vivero al secretario de Marina, n° 121 y n° 122, Callao 25/5/1812, declaraciones anexas a este último.

Como cualquier otro capitán en su posición, West no debió quedar muy feliz con ese resultado, pero lo cierto es que al margen de los abusos, que ciertamente los hubo, también se reportaron errores de procedimiento en las capturas y sospechas infundadas que llevaron a detenciones. La Junta de Marina debió enmendar estos errores y liberar a las naves detenidas, castigando en algunos casos a los corsarios o penalizando en alguna medida a los capitanes extranjeros. Veamos algunos casos ilustrativos de este tipo de situaciones.

A principios de septiembre de 1812 el pailebote *Mercedes* encontró en la costa de Coquimbo a las fragatas norteamericanas *Charles*, *Edwards* y *George*, y al considerar sospechosa su actitud procedió a inspeccionarlas. En ese proceso se encontraron diez sombreros nuevos y cierta cantidad de pesos a bordo de la *George*, deteniéndola junto con las otras dos naves. Sin embargo, se cometió un error fundamental, pues no se retuvieron sus papeles ni se llevaron a cabo el sumario y las formalidades establecidas en el procedimiento vigente. El *Mercedes* y sus presas arribaron al Callao entre el 21 y el 23 de septiembre de 1812 y poco después la Junta de Marina vio los tres casos. El resultado fue desfavorable para los captores, pues las tres fragatas fueron liberadas, condenando sólo al capitán de la *George* a perder los sombreros y las monedas españolas que tenía a bordo. Luego de que se le devolvieran cinco guineas de oro inglesas y 100 pesos para la habilitación de su buque, y se le pagaran 70 pesos por bienes que su capitán indicaba que faltaban a bordo, las tres naves zarparon para continuar con su actividad ballenera.<sup>94</sup>

Otro caso de sospecha infundada fue el de la fragata ballenera británica *Hector*, detenida a principios de 1813 frente a punta Aguja por el bergantín corsario *Santa Teresa* por tener a bordo 900 pesos cuya procedencia no pudo explicar su capitán. Visto el caso por la Junta del Marina, el 30 de enero de ese año se le declaró mala presa, pero se multó a su capitán con 500 pesos, que en consideración a sus súplicas y a la alianza hispano-británica, fueron rebajados a 300. Poco después la *Hector* zarpó para continuar con sus actividades de caza.<sup>95</sup>

<sup>94</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, San Fernando 14/12/1813 resumen del caso y documentos anexos.

<sup>95</sup> Ídem, legajo 5235, Vivero al Despacho de Marina, n° 167, Callao 30/1/1813; y n° 176, Lima 26/2/1813.

Igualmente infundada fue la detención sobre la costa chilena de la fragata ballenera norteamericana *Atlas* por parte de la *Cantabria*, las que arribaron al Callao el 19 de noviembre de 1809. La Junta de Marina no encontró motivo que avalara sospecha alguna y en diciembre la *Atlas* estaba en libertad para continuar con su actividad ballenera. Sin embargo, al haber caído enfermo su capitán, permaneció en el Callao hasta fines de febrero de 1810.<sup>96</sup>

Pero no todos los errores eran totalmente atribuibles a los corsarios, como lo demuestra el caso de la fragata británica *Sir Andrew Hammond*. Al iniciarse la campaña de Pareja en Chile, la *Javiera* había detenido frente a Valparaíso a la *Governor Dowdeswell* y a la *Sir Andrew Hammond*. Al mando del capitán William Porter, esta última fue reconocida en la noche del 24 al 25 de mayo a los 32° Sur. Si bien Porter presentó patentes de caza y corso, se encontraba ebrio, y ello lo llevó a tratar de escapar, motivando la captura de su nave. A mediados de junio de 1813 la *Javiera* y la *Sir Andrew Hammond* arribaron al Callao, pero en el tránsito se habían producido a bordo de la presa injustificados destrozos por parte de la gente de la *Javiera*. Al ver el caso, la Junta de Marina encontró que, pese a que la actitud del capitán Porter había justificado la detención de su nave, no había evidencia de contrabando, por lo que se dispuso su liberación. Asimismo, se condenó a la dotación de la *Javiera* a pagar 500 pesos por los daños causados a bordo, así como a cubrir los costos del juicio.<sup>97</sup>

Igualmente injustificadas resultaron las sospechas de contrabando en el caso de la corbeta norteamericana *Hope*, detenida por el gobernador de Chiloé a principios de 1813. Pero este caso requiere ser explicado con algo más de detalle, pues los motivos de la detención iban más allá de la lucha contra el comercio ilegal.

Atendiendo a una propuesta de un grupo de comerciantes neoyorkinos interesados en encontrar nuevas zonas balleneras en aguas australes, a principios de 1812 el gobierno norteamericano comisionó al capitán Edmund Fanning para que al mando de la fragata *Volunteer* y la corbeta *Hope*, del capitán Obed Chase, pasara a explorar el Hemisferio Sur y llevara a cabo

<sup>96</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 46, carpeta 4/8/1810, Molina a Escaño, n° 44, Lima 26/2/1810.

<sup>97</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 197 y n° 198, Lima 29/6/1813.



una vuelta al mundo.<sup>98</sup> Al conocer estos hechos, el ministro español en Washington alertó a Madrid sobre la posibilidad de que tal expedición se dirigiera a territorios españoles o al río Columbia, zona esta última sobre la cual España mantenía reclamos territoriales, negándose a otorgarle el permiso que se le había solicitado mientras que no se le diese más información sobre las verdaderas intenciones del viaje. Por tal razón, en julio de 1812 se emitió una real orden disponiendo que en caso de que uno de esos buques se presentara en puertos españoles fuese detenido.<sup>99</sup>

Un mes antes había estallado la guerra entre Estados Unidos y Gran Bretaña, motivando que la expedición oficial fuese cancelada, pero ello no impidió que al menos la *Hope* zarpara en el segundo semestre de 1812. A principios de enero siguiente recaló en las islas Malvinas y poco después arribó a Chiloé en busca de víveres y agua, donde fue detenida y enviada al Callao, arribando a mediados de 1813.<sup>100</sup> Visto el caso por la Junta de Marina, no se le encontró nada que avalara la sospecha de contrabando y tuvo que ser liberada. Durante su estada en el Callao el capitán Chase brindó información al piloto Baleato sobre su recalada en Malvinas, y sobre el viaje que hiciera en 1806 a Australia y Nueva Zelanda, en el curso del cual tomó conocimiento de la pérdida de una de las presas de la *Cornwallis* en esas aguas. En mayo de 1814, cuando regresaba a Estados Unidos, la *Hope* fue capturada en Buenos Aires por la fragata británica *Nereus*.<sup>101</sup>

Pero no todos los abusos fueron cometidos contra naves neutrales. También las nacionales y los puertos locales fueron víctimas de excesos por parte de los corsarios, como lo demuestra el caso del ya referido bergantín *Flecha*. Tras reconocer varias naves británicas en la zona de Galápagos, había retornado al Callao a fines de mayo de 1809, volviendo a salir poco después hacia

<sup>98</sup> Edmund Fanning, *Voyages Round the world: with Selected Sketches of Voyages to the South Seas, North and South Pacific Oceans, China, etc., performed under the command and agency of the author. Also, information relating to important late discoveries; between the years 1792 and 1832, together with the report of the commander of the first American exploring expedition, patronised by the United States government, in the brigs Seraph and Annawan, to the southern hemisphere*, p. 492.

<sup>99</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5236, n° 76, 6/4/1814, resumen del caso y documentos anexos.

<sup>100</sup> *Ibidem*.

<sup>101</sup> NARA, RG 76, allowed 42. MNM, ms. 96, Academia Real de Náutica de Lima 12/1/1814, ff. 19-21 y 23.

los puertos chilenos. Su capitán, Francisco Fernández, tuvo problemas para controlar a la tripulación, que incluía a varios extranjeros, que a fines de junio efectuaron algunos desmanes en Calderilla y estafaron a dos vecinos de Copiapó que subieron a bordo pensando que era un buque contrabandista norteamericano. A mediados de agosto, a la altura de 21° 20' Sur interceptó a la *Santa Gertrudis*, mostrando primero bandera norteamericana y luego francesa. Luego de registrarla y obligarla a seguir sus aguas por hora y media, la dejaron en libertad indicando que todo había sido una broma. A finales de ese mismo mes la tripulación del corsario se vio envuelta en nuevos escándalos, esta vez en Arica, llevando a que cinco de ellos fueran apresados por las autoridades locales. Luego de que Ponciano José de Osorio le facilitara a Fernández 800 pesos para que pagara a su gente y cubriese algunas deudas que el buque había contraído, el *Flecha* se hizo nuevamente a la mar pasando a Pacocha y Chuza, donde sus tripulantes robaron algunas bodegas locales. Al entrar a Ilo, el juez dispuso que bajara su tripulación para que se pudiera reconocer a los autores de esos robos, pero Fernández zarpó señalando que habían avistado una nave británica frente al Morro de Sama y que retornaría luego para cumplir con lo indicado por el juez. El *Flecha* pasó a luego a Mollendo, donde arribó con pabellón francés haciendo huir a la población y alarmando al bergantín *Valdiviano* y a una goleta que estaban en el fondeadero. Fernández retornó luego a Ilo, donde pagó lo que su gente había tomado, continuando después hacia Valparaíso.<sup>102</sup>

A principios de 1810 llegaron al Callao varias quejas contra el *Flecha*, motivando que en febrero la fragata *Minerva*, que había sido fletada y puesta al mando del teniente de navío conde de San Isidro para interceptar a un buque norteamericano en el que supuestamente venía un agente francés, zarpara con órdenes de detener al corsario.<sup>103</sup> La *Minerva* procedió hacia Valparaíso, donde eventualmente detuvo al *Flecha* y lo condujo al Callao. La investigación subsecuente encontró que las acusaciones habían sido exageradas, pese a lo cual se dispuso que quedara desarmado.<sup>104</sup>

<sup>102</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 46, carpeta 24/8/1810, Molina a Escaño, reservado n° 41, Lima 7/2/1810, anexo 4, Núñez a Vivero, 6/2/1810.

<sup>103</sup> Ídem, legajo 46, carpeta 24/8/1810, Molina a Escaño, reservado n° 41, Lima 7/2/1810.

<sup>104</sup> Ídem, legajo 47, carpeta 8/7/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 23, Callao 9/1/1811.

La *Hero*, que también había retornado al Callao, volvió a salir en septiembre de 1812 y en la isla Santa María reconoció una ballenera británica y poco después otra norteamericana, dirigiéndose luego al fondeadero de Lengua de Vaca, a unas diez leguas al sur de Coquimbo, donde tuvo lugar el ya referido incidente con la *Essex*. Su retorno al Callao está registrado a principios de abril de 1813.<sup>105</sup>

Establecida la Junta de Gobierno en Santiago, el comercio con el Perú continuó sin mayores sobresaltos hasta fines de 1812, cuando finalmente se iniciaron las operaciones militares peruanas en ese territorio. No obstante, la situación varió un poco luego de que en febrero de 1811 dicha junta acordara abrir los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo al comercio neutral. Tal medida atrajo a algunos buques extranjeros, contándose entre los que arribaron ese mismo año el bergantín británico *Fly* y a principios de noviembre la fragata *Galloway*, de Nueva York.<sup>106</sup>

Obviamente, tal medida fue considerada atentatoria contra las leyes de comercio español, y Abascal procuró combatirla; sin embargo, era consciente de que no podía intervenir directamente en los puertos chilenos por cuanto esa capitania general quedaba fuera de su jurisdicción administrativa. A raíz de esta situación, cuando en enero de 1812 la corsaria *Breña* persiguió al bergantín norteamericano *Colt* dentro de Coquimbo, la junta de Santiago protestó por este hecho, llevando a que el virrey dispusiera que los corsarios no “hostilicen ni hagan presas dentro de los puertos de Chile”.<sup>107</sup>

Este fue uno de los criterios que, unido al de sospecha infundada, tuvo en consideración la Junta de Marina para declarar mala presa a la fragata ballenera norteamericana *Minerva*, detenida en Coquimbo a mediados de 1812 por la fragata *Nuestra Señora de Iciar*, más conocida como *Javiera*.<sup>108</sup> Armada por Francisco de Inda y al mando de José Gandarias, la *Javiera* ha-

<sup>105</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, carpeta 13/4-29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, n° 185, Lima 13/4/1813, anexo parte de Lopategui, Callao 6/4/1813. *El Monitor Araucano*, I, n° 4 (13/4/1813).

<sup>106</sup> Julio Pérez Canto, *Chile, an Account of its Wealth and Progress*, p. 209.

<sup>107</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 107, Callao 28/2/182; y n° 132, Lima 31/7/1812, anexa sesión 194 de la Junta de Apostadero.

<sup>108</sup> AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1858, Vivero a Gil de Taboada, n° 187, Callao 24/2/1808.

bía reconocido a la nave norteamericana y encontrado a bordo ocho barras de cobre y 432 pesos, presumiéndose por ello que estaba involucrada en actividades ilegales. Despachada al Callao, arribó el 14 de julio y 12 días después la Junta de Marina la dio por mala presa al no hallar pruebas de que el cobre o parte del dinero proviniese de un acto de contrabando. No obstante, ante la duda razonable de su procedencia condenó a su capitán a perder el cobre y 200 pesos que tenía en el interior de un chaleco de brin.<sup>109</sup>

Pese a todos estos problemas, los corsarios llevaron a cabo una labor importante y en varias ocasiones obtuvieron buenas presas. Veamos algunos de esos casos.

La noche del 26 de enero de 1809 la fragata londinense *Hero* llegó a Lengua de Vaca, cerca a Coquimbo, donde debía desembarcar mercancías en combinación con los comerciantes locales Pineda y Diego Ribera. Poco después de mediodía del 27, el varias veces mencionado bergantín *Flecha* ingresó a ese surtidero y sorprendió a la fragata contrabandista, trabándose un combate que tras dos horas y media de duración concluyó con su rendición. Anacleto Goñi, segundo del *Flecha*, se hizo cargo de la presa y ambas naves se dirigieron a Coquimbo, donde desembarcaron 15 tripulantes de la *Hero*, entre ellos dos heridos de consideración. Pocos días después zarparon con destino al Callao, pero el 3 de febrero, a la altura de Cobija, el *Flecha* avistó otra fragata en actitud sospechosa. Tras izar señal de alerta a su consorte, el bergantín se acercó a reconocerla, pero la fragata abrió fuego y se inició un combate que duró desde las once de la mañana hasta las tres y media de la tarde, cuando estalló el cañón de 18 pulgadas de babor del corsario, hiriendo a 13 hombres, dos de los cuales fallecieron luego. Tras este lamentable accidente, que permitió escapar a la fragata, el *Flecha* y su presa arribaron al Callao el 14 de febrero. A bordo de la *Hero* se encontraron documentos comprometedores y mercadería diversa, así como plata y oro en monedas, en chafalonería y en barras. Asimismo, se supo que había salido de Londres a fines de junio de 1807 y que luego de estar en Montevideo había vendido parte de su carga en la costa mexicana. Pasó luego a Port Jackson, de donde se dirigió a la costa de Chile y a

<sup>109</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 131 y n° 132, Lima 31/7/1812, y documentos anexos.

principios de octubre de 1808 vendió mercadería por valor cercano a los 24 000 pesos en caletas cercanas a Tongoy. El capitán británico reconoció su actividad de contrabando y el 6 de marzo de 1809 la *Hero* fue condenada y adjudicada en venta a Joaquín Camino, siendo armada con 15 piezas de artillería para actuar como corsaria. En documentos posteriores se le refiere también como *Nereyda*, *Catita* o *Isabela*.<sup>110</sup>

El 12 de agosto de 1809, la fragata británica *Harriet* fue encontrada en el fondeadero de Lengua de Vaca por el bergantín *Rey Fernando VII*. Al registrarla se le hallaron géneros y plata sellada que hacían presumir intenciones de contrabando, por lo que la detuvo y ambas naves se dirigieron al Callao, a donde arribaron el 27 de ese mismo mes. Vista la causa, se le condenó como buena presa.<sup>111</sup>

La fragata británica *Hunter* fue detenida a la altura de Valparaíso a fines de 1812 por la *Primer Cantabria*. Originalmente norteamericana, había sido comprada en Valparaíso por el británico Diego Wittaker y enviada con cobre, trigo y harina hacia Montevideo, donde obtuvo licencia británica para pasar a Buenos Aires y luego a Europa. Sin embargo, en este puerto recibió carga diversa para Valparaíso, que incluía bienes de los españoles que huían de esa localidad, y zarpó sin la licencia respectiva. Detenida por ese motivo, fue remitida al Callao y el 21 de diciembre de ese año la Junta de Marina la condenó, siendo vendidos tanto el buque como su carga en 31 499 pesos 2.5 reales.<sup>112</sup>

Otra con el mismo nombre que la anterior fue detenida en septiembre de 1811 por la fragata *Santa Catalina*, alias *Tagle*, en punta Santa Elena, en la costa guayaquileña,<sup>113</sup> por estar contrabandeando cacao y tener plata sellada y cobre chileno. Asimismo, si bien ostentaba bandera británica, los documentos de navegación generaban dudas sobre su verdadera nacionalidad. Lo cierto es que la *Tagle* y su presa ingresaron a Guayaquil el 29 de septiembre, y el 24 de diciembre, ante la vista del sumario de la detención y de los papeles del buque, la Junta de Marina la declaró buena presa y dispuso que pasara

<sup>110</sup> The National Archives, Londres, Court of Exchequer: E219/326. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, entradas Tomás Lopategui y Antonio María Pardo, y VII, p. 438.

<sup>111</sup> AGMAB, Corso y Presas, legajo 5232, Molina a Escaño, n° 4, Lima 29/8/1809.

<sup>112</sup> Ídem, legajo 5237, Vivero al secretario de Marina, n° 165 y n° 169, Lima 16 y 31/1/1813.

<sup>113</sup> Ídem, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 112, Lima 12/4/1812.

al Callao.<sup>114</sup> Su capitán había llegado al Callao a fines de noviembre, donde pidió apoyo al capitán de navío Fleeming, comandante de la *Standard*. Pese a no estar plenamente convencido de que la *Hunter* fuese británica, Fleeming intercedió con Vivero, pero no hizo un reclamo formal.<sup>115</sup> La *Hunter* fue finalmente vendida en noviembre de 1812 por 18 000 pesos, que sumados a la venta de su carga alcanzó la cifra de 31 499 pesos 2.5 reales.<sup>116</sup>

Es difícil hacer un balance del comercio neutral en este periodo, pues como se ha visto buena parte del mismo fue ilegal. No obstante, esto no era algo novedoso para el virreinato peruano, pues tal tipo de problemas había estado presente en la zona desde la última década del siglo xviii. No obstante, debido al lamentable estado en que quedó la Real Armada tras la guerra con Gran Bretaña, los usualmente escasos medios navales del Departamento Marítimo del Callao eran aún más modestos, debiendo recaer en el curso la mayor parte de la responsabilidad de perseguir el comercio ilegal. Como ya se vio, tal situación generó diversos problemas, pero estos fueron mínimos comparados con el esfuerzo de restablecer el orden real en Cusco, Alto Perú, Quito y Chile; y a la vez apoyar económicamente la lucha que se llevaba a cabo en España contra los franceses.

Los pocos buques asignados al Departamento Marítimo del Callao, a los que se sumaron otros que fueron incorporados al servicio real, debieron cumplir con numerosas comisiones, especialmente durante la reconquista de Chile, pero no enfrentaron un verdadero reto al control del espacio marítimo en el que actuaban pues los incipientes procesos de independencia no estaban aún en condiciones de disputarlo. Tampoco había constituido una amenaza la presencia de una fragata de guerra norteamericana y de varias naves de la armada británica, aunque sí habían dado origen a algunos actos de presión, e incluso incidentes, que no dejaban de resultar molestos.

Sin embargo, esta situación variaría a partir de diciembre de 1815, cuando una escuadrilla de corsarios bonaerense ingresó al Pacífico. Se iniciaba así una nueva etapa en la guerra de independencia americana, que en

<sup>114</sup> Ídem, legajo 5235, n° 10, resumen de la causa, 27/4/1812 y documentos adjuntos; Vivero al secretario de Marina, n° 87, Lima 26/11/1811; y n° 113 y n° 114, Lima 12/4/1812.

<sup>115</sup> Ídem, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 113, Lima 12/4/1812.

<sup>116</sup> Ídem, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 160, Lima 18/11/1812.

▀ JORGE ORTIZ SOTELO

su fase marítima conllevó la disputa del control del mar, un esfuerzo en el que finalmente los independentistas habrían de resultar ganadores.