



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>

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 2

Los años iniciales (1746-1768)

En 1740 se inició la llamada Guerra de Sucesión Austriaca, en la que España peleó al lado de Francia, Prusia, Polonia, Cerdeña y Sajonia, contra Inglaterra, Austria y Hungría. Si bien el virreinato peruano no fue directamente afectado por este conflicto, en 1745 se tuvo noticia de que cuatro navíos al mando del comodoro Curtis Barnet habían zarpado de las islas británicas y que posiblemente se dirigieran a hostilizar las costas del Pacífico, como cuatro años antes lo había hecho el comodoro George Anson. Ante esto, el virrey Manso de Velasco alistó a la fragata de la Real Armada *Esperanza* y a la de igual clase de la Armada de la Mar del Sur *San Fermín*, y armó el navío de registro *Héctor*, destinando esas naves y otras menores a vigilar las costas entre Panamá y Chile.¹

Si bien esta amenaza se disipó al conocerse que la escuadra de Barnet había tomado la ruta del cabo de Buena Esperanza para dirigirse a la India, el virrey consideró conveniente realizar profundos cambios en el sistema de defensa marítimo en el Pacífico. De acuerdo a la propuesta que en tal sentido envió a fines de julio de 1746 al marqués de la Ensenada, debían suprimirse tanto el ministerio y la maestranza de marina, así como la Armada de la Mar del Sur, que al mando del jefe de escuadra Francisco José de Ovando y Solís, marqués de Ovando,² contaba tan sólo con la fragata *San Fermín*. También proponía el retorno de la fragata real *Esperanza*.³

¹ José Antonio Manso de Velasco, "Relación que escribe el conde de Superunda, virrey del Perú, de los principales sucesos de su gobierno, de Real orden de S.M. comunicada por el Excmo. Sr. marqués de la Ensenada, su secretario del Despacho Universal, con fecha 23 de Agosto de 1751, y comprende los años desde 9 de Julio de 1745 hasta fin del mismo mes en el 1756", en adelante Velasco, *Memoria de gobierno*, pp. 263-264. Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 768.

² Ovando había sustituido a Pizarro en el mando de las naves estacionadas en el Pacífico, y desde junio de 1745 hasta marzo siguiente ejerció interinamente el gobierno de Chile.

³ AGS-Marina, legajo 400-1, docs. 186 y 187, Velasco a Ensenada, Lima 31/7/1746.

Esta organización naval era fruto de siglo y medio de funcionamiento, y en torno a ella se habían generado numerosos intereses locales, los que habían permitido impedir con éxito su desaparición e incorporación a la Real Armada. Velasco proponía que la defensa marítima del Pacífico Sur fuera asumida por dos navíos que se relevaran cada dos años, trayendo carga de España para ser vendida en el Callao y aliviar de esa manera el costo de su mantenimiento. Su propuesta fue apoyada por el teniente general José Alfonso Pizarro, pero también suscitó algunas objeciones, entre ellas la de suprimir el ministerio de marina del Callao, pues sus principales funcionarios ejercían sus cargos por juro de heredad.⁴

El tema pudo haber seguido debatiéndose varios años más en las altas esferas de la administración española, pero el maremoto que barrió el Callao el 28 de octubre de 1746 puso fin a buena parte de las dudas, pues la fragata *San Fermín* se perdió, la maestranza quedó destruida y varios de los oficiales del ministerio fallecieron. Con grandes esfuerzos se logró rescatar de las ruinas del puerto 512 cañones –118 de ellos de bronce–, 18 anclas y la mayor parte de la fusilería de la sala de armas del Callao –rota e inservible–,⁵ pero sólo se podía disponer de la fragata *Esperanza* para atender a la defensa marítima del virreinato. Esta nave había llegado al Perú en 1742 al mando del capitán de navío Pedro de Mendieta, como parte de la escuadra del teniente general José Pizarro,⁶ y se había salvado del maremoto por haber estado carenándose en Guayaquil.⁷

Ante la total destrucción de la población y de las defensas del puerto, Manso de Velasco dispuso que una nueva población se levantara en Bellavista y que una junta evaluara las medidas para construir defensas apropiadas para la bahía. Ovando preparó un proyecto para esto último, pero el mismo fue desechado por la junta en su reunión del 20 de diciembre de 1746 por no cubrir totalmente la bahía y, en consecuencia, no estar en condiciones de detener un hipotético desembarco enemigo. Poco después, Ovando fue nombrado capitán general de Filipinas y dejó el Callao en la primera mitad de

⁴ Ídem, legajo 400-1, doc. 186, Velasco a Ensenada, Lima 31/7/1746.

⁵ Velasco, *Memoria de gobierno...*, p. 269.

⁶ Lohmann, *Siglos XVII y XVIII...*, p. 174.

⁷ Velasco, *Memoria de gobierno...*, p. 267.

1747,⁸ mientras que la obra defensiva del puerto se inició sobre la base de la propuesta del cosmógrafo Luis Godin.

A principios de ese mismo año se supo en Lima que otra escuadra británica había zarpado de Portsmouth y que era probable que se dirigiera a América. Poco podía hacer el virrey Velasco con los medios navales con los que contaba, por lo que insistió con Madrid para que se enviaran buques al Pacífico. En respuesta a ello, en agosto de 1747 se dispuso que zarparan del Ferrol los navíos *Castilla* y *Europa*, de 60 cañones cada uno, a órdenes del capitán de navío Francisco de Orozco, con el grado de jefe de escuadra desde el momento en que ingresaran a la Mar del Sur. Incorporando a la *Esperanza* a su división, Orozco debía ponerse a órdenes del virrey para “asegurar aquellas costas de invasiones enemigas y limpiar los mares de cosarios, piratas y contrabandistas”.⁹ La administración de los fondos para la escuadra estaría a cargo del comisario ordenador de marina Manuel Diego Escobedo, debiendo actuar en estrecha coordinación con Orozco para el mejor cumplimiento de la tarea encomendada.

Tomando como base el derrotero formado por Jorge Juan y Antonio de Ulloa, llegados poco antes a España luego de más de una década en América, a fines de agosto Orozco emitió detalladas instrucciones para la navegación, así como señales de reconocimiento y de combate.¹⁰ Finalmente, a mediados de septiembre ambos navíos zarparon del Ferrol cargados con tabaco, hierro, artículos de ferretería y otros pertrechos, además de 2 500 fusiles con sus bayonetas y 600 pares de pistolas para la sala de armas de Lima.¹¹

La primera parte del viaje concluyó en Maldonado, a donde los navíos arribaron a fines de noviembre. A bordo del *Castilla*, en el que Orozco izaba su insignia, habían fallecido 10 de sus 451 tripulantes; mientras que en el *Europa*, al mando del capitán de fragata Ventura Ortuño de Aguirre, sólo ha-

⁸ “Don Francisco José de Ovando y Solís: marino, inventor, gobernador de Chile y Filipinas”, *Revista General de Marina* t. 232 (enero-junio 1997), pp. 211-213.

⁹ AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 185, Ensenada a Orozco, instrucciones, Aranjuez, 16/8/1747.

¹⁰ Ídem, legajo 400-1, doc. 279, Orozco a Ensenada, Ferrol 29/8/1747, remite instrucciones de navegación, derrotero y señales (ver docs. 280-284).

¹¹ Ídem, legajo 400-2, doc. 311, Velasco a Ensenada, Lima 6/5/1748. Velasco, *Memoria de gobierno...*, p. 270.

bían muerto tres de sus 447 hombres.¹² La estada en ese puerto se prolongó más de lo debido por no haber llegado los avisos que se habían despachado de España para que se acopiaran víveres, zarpando a finales de año con destino a Concepción, siguiente punto de recalada.¹³ Bajando hasta los 59° 54' Sur, y enfrentando "terribles balances", los navíos lograron doblar el cabo de Hornos y arribar a su destino a principios de marzo de 1748 con 26 enfermos de escorbuto a bordo de la capitana y 84 en su consorte.¹⁴ Tal como había sucedido en Maldonado, los avisos enviados a Concepción tampoco habían arribado a tiempo, por lo que hubo que esperar casi un mes para reabastecer a las naves y para que los enfermos pudieran recuperarse en el hospital de San Juan de Dios.¹⁵

Finalmente, el 22 de abril el *Castilla* y el *Europa* fondearon en el Callao, iniciando poco después la descarga de los efectos que venían consignados a la Real Hacienda, así como la pólvora, que quedó depositada en las fortificaciones en tierra.¹⁶ Pocos días después, el 1° de mayo, el virrey Velasco visitó los navíos y la fragata *Esperanza*, llegada días antes de Guayaquil, "así para reconocerlos y celebrar que sin novedad particular hubiesen hecho su navegación, como para manifestar a los oficiales y guarnición el gusto de verlos en tan buena disposición".¹⁷

A resultas de aquella visita, que incluyó cena a bordo del *Castilla*, el virrey dispuso que los navíos se preparasen para invernar en puerto y que se despachara la *Esperanza* a Guayaquil para traer maderas. El comandante de esta última, capitán de fragata Agustín de Aldumín, había fallecido durante la navegación de Guayaquil al Callao, por lo que el virrey Velasco

¹² AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 296, estado en que salen los navíos; doc. 303, Escobedo a Ensenada, Maldonado 17/12/1747; doc. 304, Orozco a Ensenada, *Castilla*, Maldonado 17/12/1747.

¹³ Ídem, legajo 400-1, doc. 302, Escobedo a Ensenada, Maldonado 17/12/1747.

¹⁴ Ídem, legajo 400-1, doc. 325, Escobedo a Ensenada, Talcahuano 10/3/1748; legajo 400-2, doc. 310, Orozco, diario de navegación.

¹⁵ Ídem, legajo 400-1, doc. 325, Escobedo a Ensenada, Talcahuano 10/3/1748; doc. 325 bis, Orozco a Ensenada, Concepción 10/3/1748. Archivo Nacional de Chile (en adelante ANCh), Capitanía General, vol. 362, doc. 41, ff. 453-456, Gómez de Vidaurre al capitán general, Concepción 9/7/1748, informa que gastó 14,444 pesos del situado en los víveres para estos navíos.

¹⁶ AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 314, Orozco a Ensenada, Lima 31/7/1748. MNM, ms. 315, doc. 8; y ms. 2507, doc 35.

¹⁷ AGS-Marina, legajo 400-2, doc. 311, Velasco a Ensenada, Lima 6/5/1748.

le había dado el mando al de igual grado Juan Bautista Bonet Arniaud.¹⁸ Si bien la *Esperanza* había sido recorrida en Guayaquil, le faltaba parte del aparejo, siendo necesario recorrerle los costados, darle 2 masteleros, cables, estayes mayores, jarcia y hasta pipería. Dotada con 143 plazas, y habiéndosele pagado a la dotación 12 de los 16 meses que se le debía, la fragata zarpó a fines de junio. A bordo iba también el constructor Diego Claudio de Herrera, con órdenes de reconocer los montes, cortar la madera para navíos y averiguar los costos de la construcción naval en ese puerto. La madera que no utilizara la división sería vendida para aliviar los gastos de su estada en el Callao. Para contar con más espacio para carga hubo que desembarcar las cureñas y poner la artillería en bodega para que sirviera como lastre.¹⁹

Por su parte, mientras que en el *Castilla* y en el *Europa* se bajaba la artillería a bodegas para evitar mayor quebranto durante la invernada,²⁰ la insalubre condición en que había quedado el Callao luego del maremoto llevó a que en menos de un mes más de 200 de sus tripulantes tuvieran que ser evacuados a hospitales en Lima, elevando así el siempre presente peligro de desertiones.²¹

Sin conocer que en octubre de 1748 se había firmado la Paz de Aquisgrán, poniendo fin a la Guerra de Sucesión Austriaca, en diciembre de ese año el virrey Velasco dispuso que Orozco zarpara con los navíos y la fragata, que había retornado de su comisión en Guayaquil, para llevar el situado a Valdivia y reconocer Juan Fernández, tocando tanto en Valparaíso como en Concepción.²² El zarpe se produjo a fines de mes y luego de cumplir su comisión en Juan Fernández y Valdivia, la división arribó a Valparaíso a

¹⁸ Ídem, legajo 400-1, doc. 332, Velasco a Ensenada, Lima 16/7/1748. Nacido en Malta en 1707, Bonet habría de permanecer al mando de la Real Armada en el Pacífico por casi veinte años, siendo ascendido a capitán de navío en 1755, a jefe de escuadra en 1772 y a teniente general siete años más tarde [José María Martínez Hidalgo, *Enciclopedia General del Mar*, entrada Juan Bautista Bonet. AGN, Comisaría de Guerra y Marina. Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, n° 134. AGMAB, expediente personal del teniente general Juan Bautista Bonet, legajo 620/159.]

¹⁹ AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 335, Orozco a Ensenada, Lima 8/8/1748.

²⁰ Ídem, legajo 400-1, doc. 314, Orozco a Ensenada, Lima 31/7/1748.

²¹ Ídem, legajo 400-1, doc. 333, Orozco a Ensenada, Lima 31/7/1748.

²² Ídem, legajo 401-1, doc. 488, Velasco a Orozco, Lima 14/12/1748.

principios de febrero de 1749, con la única novedad de haber rendido el mastelero y una verga mayor en el *Castilla* y perdido 7 de los 946 hombres con que había salido del Callao.²³

Tras proveer a la *Esperanza* con jarcia local, elaborada en el obraje del marqués de la Pica y mejorada por instrucciones del teniente de navío Juan de las Llanas, las tres naves zarparon de regreso al Callao, a donde arribaron en mayo. Para entonces ya habían llegado instrucciones de Madrid para que retornaran los navíos, por lo que la *Esperanza* volvió a dirigirse a Guayaquil para traer tanto la madera que había sido cortada por Herrera como maquinaria para la Casa de Moneda de Lima.²⁴ Cumplida esta comisión, los navíos abrieron registro y a mediados de noviembre de 1749 zarparon hacia Concepción, punto de recalada en su tornaviaje, llevando carga de oro, plata, cacao y frutos, y algo más de 300 hombres cada uno.²⁵

Luego de reconocer nuevamente Juan Fernández, el *Castilla* y el *Europa* arribaron a Concepción a fines de diciembre, donde se reaprovisionaron con los 6 meses de víveres que demandaba el viaje directo a Cádiz. Durante su permanencia en ese puerto Orozco se entrevistó con el gobernador de Chile, Domingo Ortiz de Rozas, quien le proporcionó alguna información sobre la zona de Chiloé.²⁶ Ambos navíos prosiguieron a España llevando estaño de particulares, que fue considerado de mejor calidad que el inglés para fundir artillería. A raíz de ello, el virrey Amat remitiría entre, 1761 y 1775, 11 238 quintales y 6.5 libras de estaño.²⁷

A finales de enero de 1750 los navíos reiniciaron su travesía, arribando a Cádiz a principios de junio. La comisión había tomado casi 30 meses, lapso durante el cual habían perdido 264 hombres, entre muertos y desertores, y había generado un gasto a la Real Hacienda del virreinato ascendente a 658861 pesos para cubrir los haberes de las tripulaciones, provisiones,

²³ Ídem, legajo 401-1, doc. 489, Orozco a Ensenada, Valparaíso 25/2/1750; doc. 490, Valparaíso 7/2/1749, estado de los buques al arribo; y doc. 484, Orozco a Ensenada, Valparaíso 20/1/1749.

²⁴ Ídem, legajo 401-1, doc. 486, Escobedo a Ensenada, Valparaíso 23/2/1749.

²⁵ Ídem, legajo 401-2, docs. 676 y 678, revista y pago en Concepción, 17/1/1750; doc. 674, Aguirre a Ensenada, Cádiz 9/6/1750.

²⁶ Ídem, legajo 401-2, doc. 680, diario del jefe de escuadra Francisco de Orozco. Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino...*, pp. 876-877.

²⁷ Amat, *Memoria de gobierno...*, pp. 269-270.

pertrechos y otros elementos.²⁸ Por otro lado, por orden del virrey Velasco habían dejado en el Callao 18 cañones de 18 libras, así como pólvora y munición para la defensa del puerto.²⁹

Bonet: de la *Esperanza* al *Peruano*³⁰

Al partir Orozco y los dos navíos, en el Pacífico volvía a quedar solamente la fragata *Esperanza*, la misma que volvió a hacerse a la mar a mediados de enero de 1750 para apoyar el esfuerzo de poblamiento de la isla Más a Tierra y reconocer luego el archipiélago de las Chonos.³¹ Ambas acciones obedecían al creciente temor de que los británicos se asentaran en esa zona, tal como el comodoro Anson y algunos otros antes que él habían sugerido. Punto principal en ese esquema era el control del archipiélago Juan Fernández, por lo que en marzo de ese año zarpó de Concepción la fragata *Las Caldas* llevando 62 soldados, 171 colonos y 22 presidiarios para asentarse en la isla Más a Tierra.³²

No está claro el itinerario seguido por la *Esperanza*, pero sabemos que dejó en esa isla el armamento y la pólvora que se necesitaba para la nueva guarnición, así como 16 cañones para el fuerte que se construiría. Luego de recalar en Concepción arribó a Puerto Inglés (Guapilacuy) con la verga mayor rendida y otras averías en la arboladura. En ese lugar supo que en Cucao se habían avistado los días 9 y 14 de marzo tres velas que suponían británicas, por lo que zarpó en su búsqueda, llegando nuevamente a Juan Fernández. Se

²⁸ Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, pp. 270-271. AGS-Marina, legajo 401-2, doc. 683, Escobedo a Ensenada, Cádiz 10/6/1750.

²⁹ Ídem, legajo 401-2, doc. 681, Aranjuez 13/6/1750.

³⁰ Parte de la documentación que sobre el final de la *Esperanza* y la construcción del *San Joseph el Peruano* se conserva en el AGN, fue publicada por Julio J. Elías en *La Marina 1780-1822*, I, pp. 5-125, *CDIP*, VII.

³¹ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, libro 1.

³² Woodbine Parish, "Extracts from a Spanish MS. giving an account of certain expeditions undertaken by order of the King of Spain, between the years 1749 and 1776, and of the establishment of a colony on the island of Juan Fernandez", vol. 4, pp. 182-185. Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, pp. 278-279. Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, VI, pp. 172-173.

trataba, al parecer, de las naves de registro *Soberbio*, *Pilar* y *San Juan Bautista*, que se dirigían al Callao desde España.³³

La *Esperanza* continuó su viaje a las Chonos en busca de la isla Inche, mencionada por Anson como el lugar aparente para un establecimiento británico, a la que identificó como la isla Tenquenhuen, pero sufrió mucho durante esa travesía, embarcando creciente cantidad de agua a través de las junturas de su casco.³⁴ Ello llevó a que a su arribo al Callao, el 6 de diciembre de 1750, la fragata fuera sometida a varias reparaciones, pero muy pronto Bonet se percató de que requería de obras mayores. Planteado el tema al virrey Velasco, decidió despacharla a Guayaquil, hacia donde zarpó el 15 de mayo de 1751.³⁵ En el Callao quedó parte de la tripulación, siendo licenciados varios de ellos y otros empleados en los trabajos de construcción del Real Felipe.³⁶

La misión de Bonet incluía la construcción de una embarcación para que estableciera un tráfico regular entre Chile y Juan Fernández, pues si bien el virrey había dispuesto que las naves del comercio recalaran con frecuencia en esa flamante colonia, era probable que muy pocas lo hicieran. Al llegar a Guayaquil, Bonet informó al virrey que se iba a rematar el paquebote *Nuestra Señora de la Concepción*, alias *El Triunfo*, una nave recién construida con capacidad de cargar 5 000 quintales. Autorizado para adquirirla, pagó por él 20 349 pesos y la despachó al Callao, pero a su arribo, producido a mediados de mayo de 1752, se le consideró inapropiada para las nuevas tareas que debía cumplir, que incluían apoyar la reconstrucción de Concepción y de la colonia en Juan Fernández, destruidas por un violento terremoto en mayo de 1751. Por ello se optó por venderlo y comprar la fragata *Jesús Nazareno*, que en septiembre zarpó con el situado para Valdivia y con instrucciones de pasar luego a Juan Fernández. Habría de permanecer en esa zona hasta principios de 1755, cuando retornó al Callao para ser devuelta a su dueño.³⁷

³³ Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, pp. 277-279. Vázquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile...*, pp. 876 y 882.

³⁴ Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, p. 285. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, cuaderno 7.

³⁵ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, libro 2.

³⁶ Ídem, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, aprestos de sueldos del 22/1/1755.

³⁷ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, n° 134; y Navíos, caja 3, libro 3. AGMAB, Cuerpo de Pilotos, legajo 3389/23. Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, pp. 280-281.

Mientras tanto, los maestros del astillero de Guayaquil habían encontrado que la mayor parte de los fondos de la *Esperanza* estaban podridos, por lo que recomendaron no carenarla sino llevar a cabo una nueva fábrica. Informado el virrey Velasco, convocó a la Junta de Real Hacienda, acordando construir otra nave con las mismas medidas. En un examen posterior se determinó que era posible construir una nave de mayor calado, capaz de recibir 10 cañones más, propuesta que fue aprobada por la referida junta. Para economizar en la nueva fábrica se adquirieron 500 quintales de hierro en Panamá, a un menor precio que en Lima, pero debido a los retrasos en la provisión de madera la construcción sólo pudo ser terminada a mediados de 1756. Su arribo al Callao se produjo el 21 de enero del siguiente año, siendo referido como el *Gran Joseph* o *San José*, alias el *Peruano*, nombre este último que utilizaremos en adelante. La *Gaceta de Lima* describió de la siguiente manera a este flamante navío:³⁸

es una de las más singulares piezas que hasta aquí se han fabricado de la clase de su bordo, componese de 30 cañones en cada una de sus dos baterías, que con los de las portas del timón y las miras de proa, hacen 64, correspondiendo a sus gálibos y buena vela la docilidad de buen gobierno, escora y excesiva fortaleza para el combate.

El día 3 de febrero el flamante navío fue inspeccionado por el virrey Velasco. Al mando del mismo se encontraba el recién ascendió capitán de navío Juan Bautista Bonet, siendo sus oficiales el teniente de navío Juan Antonio de Céliz, el alférez de navío, Andrés de Jonegra y el alférez de fragata, Juan García Romero. Además, el teniente de fragata Luis de Hercelles estaba al mando de la guarnición, compuesta por la Compañía de Infantería de Marina del Callao, que con la que se encontraba de guardia en el Palacio del Virrey, eran las únicas de las cinco del presidio del Callao que se habían salvado de ser destruidas por el maremoto de 1746, contando con una larga historia pues había sido establecida a principios del siglo xvii. Después de dicho maremoto se formaron otras compañías destinadas exclusivamente a la defensa del puerto, por lo que la guarnición del *Peruano* pasó a ser conocida como la Compañía de Marina,

³⁸ *Gaceta de Lima* n° 1 (1/1 a 28/2/1757), p. 59.

al menos desde 1750. A su arribo de Guayaquil, dicha unidad contaba con 2 sargentos, 3 cabos, 1 tambor y 42 soldados.³⁹

La dotación del *Peruano* quedó sujeta al nuevo *Reglamento para las dotaciones de los navíos de la Real Armada que internaren; y sirvieren en la Mar del Sur*,⁴⁰ que habiendo sido propuesto por Velasco en cumplimiento a una real orden del 22 de mayo de 1748, y que entró en vigencia el 1º de junio de 1753. El reglamento fijaba el número de cargos y los sueldos tanto para el comandante de la Mar del Sur como para los oficiales, guarniciones y tripulaciones. Los sueldos eran mayores de los que percibían en España, computándose a partir del momento en que doblaban el cabo de Hornos.⁴¹ Este hecho, que respondía a la necesidad de atender el mayor costo de vida local y la separación por largos periodos de sus lugares de residencia habitual, daría lugar a algunos problemas disciplinarios.

El *Peruano* permaneció en el Callao en los meses siguiente, siendo carenado entre enero y marzo de 1758.⁴² En septiembre de ese mismo año seguía en el puerto, tomando parte en la despedida del arzobispo de Lima, Pedro Antonio de Barroeta y Ángel, cuando se embarcó en la *Santa Bárbara*, fragata de propiedad de su hermano Joseph de Barroeta.⁴³

Las dificultades que Bonet había tenido durante la construcción del *Peruano* lo llevaron a escribir un extenso informe en 1755, dirigido al nuevo secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga, acusando directamente al virrey Velasco de haber cortado sus facultades para favorecer a “los particulares fines de sus familiares”.⁴⁴ También pedía el envío de oficiales para poder atender de mejor manera las funciones que le correspondían, lo que finalmente se logró en 1760, cuando se dispuso el embarque de cuatro oficiales subalternos en la fragata *Hermiona*.

³⁹ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, cuadernos 8 y 9; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 132 y 133. Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, p. 286. Véase además mi trabajo *Acción y Valor. Historia de la Infantería de Marina del Perú*.

⁴⁰ Publicado en Lima por Francisco Sobrino, en 1753, en Toribio Medina, *La Imprenta en Lima*, II, p. 479.

⁴¹ Manso de Velasco, *Memoria de gobierno...*, pp. 271-272.

⁴² AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 139.

⁴³ *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, p. 155.

⁴⁴ AGS-Marina, legajo 403, doc. 508, Bonet a Arriaga, Guayaquil 28/8/1755.

El viaje de la *Hermiona*

Si bien el archipiélago de Juan Fernández era un punto estratégico en el Pacífico Sur, el puerto de Valdivia resultaba particularmente sensible desde que a mediados del siglo XVII un grupo de holandeses intentara asentarse en esa zona. Para evitar una nueva aventura de ese tipo se había construido un conjunto de fuertes y baterías, y cuando en 1755 el mariscal Manuel de Amat y Juniet asumió la presidencia de la Audiencia de Chile se determinó a ponerlas en mejor pie. Para ello realizó varias obras civiles y pidió a España que se le remitiera artillería, armamento y pertrechos.

Atendiendo ese pedido, respaldado por el virrey peruano, se habilitó en Cádiz a la fragata *Hermiona*, retirándole buena parte de su artillería para que pudiese transportar la mayor carga posible. Al mando del teniente de navío Juan de Zabaleta, la *Hermiona* zarpó con destino a Concepción a fines de noviembre de 1760, llevando a bordo casi 200 almas, 176 de la dotación, 16 pasajeros, entre ellos el teniente coronel Félix de Berroeta y Torres, nuevo gobernador de Valdivia, y algunos polizontes. La carga, destinada tanto a Valdivia como al Callao, consistía en 20 cañones de 24 libras, 20 de 4, 8 de 16; 3 000 balas de 24 libras, 49 de 18, 170 de 16, 224 de 10, 3 000 de 8, 616 de 6, 5 057 de 4 y 800 de 3; 340 carabinas, 702 bayonetas, 712 pistolas, 150 espadas de caballería, 86 000 piedras para fusiles, carabinas y pistolas, 4 chuzos, 58 azadas y 80 palas.⁴⁵

Luego de 136 días de navegación, 40 de ellos empleados en doblar el cabo de Hornos, la *Hermiona* arribó a Concepción a principios de abril de 1761. Pese a haber perdido los masteleros de gavia y velacho, y reducido a la mitad las raciones de víveres y agua, la travesía concluyó con sólo 12 enfermos a bordo. Luego que desembarcaran pasajeros, enfermos y polizontes, se inició la descarga, debiendo construirse una balsa grande para poder transportar los cañones de 24 libras. Reaprovisionada para 5 meses y reemplazados los masteleros con piezas locales, a fines de junio la *Hermiona* volvió a hacerse a la mar con destino al Callao, a donde ingresó el 13 de julio. Además de

⁴⁵ Ídem, legajo 405, doc. 31, Ramírez a Arriaga, Cádiz 24/11/1760; doc. 33, Cádiz 24/11/1760, estado en que sale. Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 712. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/58-II, listado de la carga de la *Hermiona* y la *Liebre*.

carga para este puerto, también traía la noticia de la expulsión de los jesuitas de las posesiones portuguesas.⁴⁶

Tres de los oficiales de la fragata fueron transbordados al *Peruano*, que zarpó el 1º de agosto con destino a Valparaíso llevando la real orden que ascendía a Amat a teniente general y disponía que pase a Lima para reemplazar a Manso de Velasco como virrey del Perú.⁴⁷ Su arribo al Callao se produjo a mediados de octubre y a finales de ese mismo mes el *Peruano* volvió a salir para llevar a Panamá al virrey saliente, flamante conde de Superunda.⁴⁸ Desde dicho puerto se trasladó a Paita al brigadier Antonio Guill y Gonzaga, que dejaba el gobierno de Panamá para asumir la presidencia de Chile, y el navío ingresó al Callao a principios de julio de 1762.⁴⁹

Mientras el *Peruano* estaba aún en Chile, la *Hermiona* fue sometida a algunas reparaciones para su próximo retorno a España, abriendo en septiembre de 1761 registro de caudales, frutos y efectos. De ese modo, el 16 de enero siguiente se hizo a la mar con un cargamento que superaba los 4 000 000 de pesos, tanto de la Real Hacienda como de particulares, que incluía oro y plata en diversas formas, 5 060 arrobas de cacao de Guayaquil, 1 194 quintales de estaño de Oruro, 25 arrobas de lana de vicuña “y algunos otros efectos no de grande consideración”.⁵⁰ También llevaba 5 pasajeros y

⁴⁶ AGS-Marina, legajo 405, doc. 291, Miguel Páez a Arriaga, Concepción 30/4/1761. AG-MAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11, acaecimientos de la navegación. *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 293, 307 y 316. José Toribio Medina, *Diccionario biográfico colonial de Chile*, pp. 130 y 133.

⁴⁷ *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 197, 308 y 314. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 151. Los oficiales transferidos fueron los tenientes de fragata Eduardo Linch y Antonio Ocaña, y el alférez de fragata Francisco Delgado, todos ellos destinados a servir en la Mar del Sur. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11.

⁴⁸ *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 321 y 323. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 152.

⁴⁹ *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 346, 355 y 371 (esta última página indica que arribó el 7 de julio). AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 153 y 154.

⁵⁰ AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11, acaecimientos de la navegación. Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228. AGS-Marina, legajo 63, Consejo de Guerra, Madrid 1777/1763; legajo 406, doc. 542, estado del caudal, frutos y efectos. En el anexo 4 se da la lista del oro y plata embarcados.

2 criados de los mismos, entre ellos algunos extranjeros que “sin las debidas licencias existen en estos reynos”.⁵¹

Al haber sufrido un gran número de desertiones, primero en Chile y luego en el Callao, donde en los días previos a su salida abandonaron el buque 29 tripulantes, el virrey Amat dispuso que se embarcaran 25 hombres de las compañías del Callao, zarpando así con 172 hombres de dotación.

Como parte de la oficialidad iban tres jóvenes limeños en calidad de aventureros, condición que no les otorgaba sueldo ni ración de armada. Se trataba de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Joseph de Morales de los Ríos y Juan Agustín Baquijano y Carrillo, cuyos padres habían solicitado al virrey que se les embarcara para pasar a España donde esperaban fuesen admitidos en el cuerpo de marina. Los dos primeros habrían de distinguirse en el servicio naval, mientras que el tercero llegó a ser el segundo conde de Vista Florida y alcalde de Lima.⁵²

Como señala Amat en sus memorias, la *Hermiona* “salió de regreso aunque infelizmente para Cádiz, ignorando haverse declarado la guerra con los yngleses”.⁵³ En efecto, la noticia de que España había ingresado a la llamada Guerra de los Siete Años, que varias potencias europeas venían sosteniendo desde 1756, llegó al Callao después del zarpe de la fragata. Mientras tanto, tras doblar el cabo de Hornos, la *Hermiona* se dirigió confiadamente hacia Cádiz hasta que el 31 de mayo el capitán de un queche danés le informó que España y Gran Bretaña se encontraban en guerra. Ante esto, Zabaleta alteró su rumbo y se dirigió en demanda de Ayamonte, donde esperaba obtener noticias más fidedignas que las proporcionadas por el capitán danés.⁵⁴

Sin embargo, poco después de cambiar de rumbo y cuando se encontraba a unas seis leguas del cabo de Santa María, la *Hermiona* fue avistada por dos naves británicas, la fragata *Active* y la corbeta *Favourite*, al mando del capitán

⁵¹ AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11, acaecimientos de la navegación. *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 338, 347.

⁵² AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*. Sobre Bodega y Quadra se tratará en varias ocasiones a lo largo de este libro, existiendo una bibliografía relativamente abundante. Sobre él y Morales de los Ríos véanse sus entradas en Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, pp. 42 y 178.

⁵³ Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 768.

⁵⁴ AGS-Marina, legajo 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763.

de navío Herbert Sawyer y del capitán de fragata Philemon Pownall, respectivamente.⁵⁵ Tras varias horas de caza, al caer la noche la fragata española fue alcanzada por la *Active* y se vio forzada a combatir. La acción duró aproximadamente una hora, en la que la sobrecargada nave española sólo pudo efectuar una veintena de disparos que no contrarrestaban las cuatro o cinco andanadas que la fragata le efectuó por las aletas. Como se señaló en el posterior consejo de guerra a Zabaleta y a sus oficiales:⁵⁶

nació la voz en la *Hermiona* de que cesase el fuego, y la novedad de que se viese arriada la bandera. El capitán negó a las vivas y eficaces reconvenções de sus oficiales haber mandado uno, ni otro; y no obstante que les previno bajasen a la batería para continuar el fuego, pues iba a dar el costado al enemigo, y mandó también a sus instancias izar la bandera, lo cierto es que nada tuvo efecto.

Apresada la *Hermiona* sin haber sufrido bajas, su tripulación fue transbordada a las fragatas británicas y las tres naves se dirigieron a Gibraltar, a donde ingresaron el 5 de junio. Dos días después se puso en libertad a la tripulación, y los oficiales fueron igualmente liberados el día 10, dirigiéndose todos ellos a Cádiz. Sometido a consejo de guerra, Zabaleta fue degradado y recluido en uno de los castillos del puerto, donde falleció algún tiempo después. Su segundo, el teniente de navío Francisco Morales, fue suspendido de su empleo por dos años, debiendo servir en los jabeques contra los moros, mientras que el otro oficial presente, el alférez de navío Lucas Gálvez, fue suspendido por un año y destinado a prestar similar servicio.⁵⁷

Por su parte, los 25 individuos de las compañías del Callao fueron liberados junto con ocho marineros de la *Hermiona* y pasaron a Algeciras, desde donde el día 12 de junio continuaron hacia Cádiz. Al mando del sargento Atanasio de los Reyes, los dos cabos y 21 soldados –en Algeciras quedó enfermo el

⁵⁵ William Laird Clowes, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, III, p. 308. *The London Gazette* n° 10,225, 10/7/1762, p. 1.

⁵⁶ ACGS-Marina, legajo 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763.

⁵⁷ Ídem.

tambor- arribaron al puerto gaditano, quedando agregados a los batallones hasta que fueron retornados al Callao en enero de 1764.⁵⁸

Declarada buena presa, la carga de la *Hermiona* fue valorizada en 519 705 libras esterlinas, constituyendo todo un récord para el pago de premios de presa. Cada marinero británico recibió 485 libras esterlinas, equivalente a 35 años de salarios, y cada comandante recibió cerca de 65 000 libras.⁵⁹

La guerra con Gran Bretaña

Aun antes de la firma del Tercer Pacto de Familia, que llevaría a España a una nueva guerra con Gran Bretaña, se había dispuesto que se alistara la fragata *Liebre* para pasar al Callao conduciendo 20 cañones de 24 libras, 20 de 16, 6 de 12, 9 de 8, 11 de 4, además de 2 000 balas de 24 libras, 2 000 de 16, 500 de 12, 900 de 8 y 3 243 de 4. La fragata zarpó del Ferrol a principios de noviembre de 1761, y no tuvo mayores contratiempos hasta enfrentar el cabo de Hornos, cuando comenzaron a presentarse casos de escorbuto.⁶⁰ En la medida en que trascurrieron los días la situación fue empeorando y se registraron los primeros decesos. A principios de abril el comandante convocó a junta de oficiales para determinar el mejor curso de acción, y si bien sus instrucciones le permitían dirigirse a Concepción, optó por poner rumbo a Valparaíso donde podría obtener más auxilios para su nave y tripulación. Finalmente, habiendo perdido 41 hombres de un total de 174 con que salió del Ferrol, y teniendo 117 enfermos, fondeó en Valparaíso a mediados de mayo de 1762.⁶¹

⁵⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos de América, legajo 480 (1762-1809), Lista del piquete de las Compañías del Callao de Lima, año de 1762. Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, VII, p. 84.

⁵⁹ http://www.todoababor.es/datos_docum/hist_fr.htm. John Campbell, *Naval history of Great Britain, including history and lives of the British admirals*, V, p. 86.

⁶⁰ AGS-Marina, legajo 405, doc. 276, estado al zarpe, 1/10/1761. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 165. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/58-II. MNM, ms. 4, doc. 51. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/157, *Liebre*.

⁶¹ AGS-Marina, legajo 406, doc. 537, Aróstegui a Arriaga, Valparaíso 16/5/1762; doc. 538, Junta de Oficiales 8/4/1762; doc. 539, extracto del diario de navegación. ANCh, Capitanía

Tras permanecer algo más de un mes en ese puerto, la *Liebre* arribó al Callao a mediados de julio, y luego de descargar se preparó para llevar el situado a Valdivia. Tomando en cuenta la penosa experiencia de la *Hermiona*, Amat dispuso la creación de una segunda compañía de infantería de marina, la misma que compuesta por cincuenta hombres se embarcó en la *Liebre* al mando del teniente de fragata Eduardo Linch.⁶² La fragata zarpó a mediados de octubre con rumbo a Valparaíso, desde donde se dirigió a Valdivia y luego a Concepción, retornando a Valparaíso antes de arribar al Callao en junio de 1763.⁶³ En el curso de estas navegaciones visitó la guarnición establecida en Más a Tierra, levantando un plano del puerto en el que se puede apreciar la casa del gobernador, el muelle y el fuerte con 14 cañones montados, así como a la fragata mercante *San Joseph* y a la propia *Liebre*.⁶⁴ También se levantó un plano del puerto y del río de Valdivia.⁶⁵

Durante esta comisión se desató una epidemia a bordo que causó la muerte de 54 tripulantes, y otros 3 más fallecieron en el hospital de San Andrés, en Lima. Esto, unido a la desertión de algunos otros, llevó a que se requiriese hacer una recluta de gente local, echando mano además de 12 prisioneros ingleses, cuya presencia en Lima no es aclarada por la documentación disponible. Carenada entre octubre y enero siguiente, la *Liebre* zarpó con destino a Cádiz a fines de febrero de 1764. A bordo llevaba casi 2 500 000 de pesos, además de frutos y efectos del país.⁶⁶

Mientras la *Liebre* llevaba a cabo su comisión en las costas chilenas, a principios de 1763 el virrey Amat había dispuesto que al *Peruano* se le efectuaran varios trabajos, que incluían que se le⁶⁷

General, vol. 373, doc. 3, sobre habilitación de la *Liebre*. Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, II, pp. 212-214.

⁶² Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 708.

⁶³ AGS-Marina, legajo 406, doc. 544, Aróstegui a Arriaga, Valparaíso 9/4/1763. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/157, *Liebre*.

⁶⁴ Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/13-1.

⁶⁵ AGS-Marina, legajo 407, doc. 274, Marqués de la Victoria a Arriaga, Cádiz 6/7/1764.

⁶⁶ Ídem, legajo 407, doc. 271, Aróstegui a Arriaga, Cádiz 5/7/1764; doc. 272, resumen del estado en que salió del Callao; doc. 273, Rodríguez a Arriaga, Lima 13/2/1764. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, cuadernos 11 y 13; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, n° 165 y 169. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/58-II. *Gaceta de Lima de 1762 a 1765*, p. 140. Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228.

⁶⁷ Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 708.

carenara de firme hasta descubrirle la quilla, se le mudó quasi todo el forro, bauprés, pañoles, jarcia y belamen [sic], montándole una batería baja que no tenía, como también se le hizo una nueva lancha, bote y serení, equipándolo de guarnición de artillería, marineros y grumetes, y de dos compañías de marina con 108 hombres municionándolo hasta ponerlo en estado de combate.

Concluidos los trabajos, la mañana del 4 de abril de 1763 el virrey Amat pasó a bordo para inspeccionar la nave, en el marco de la revista general que pasaba a las tropas del virreinato. “Por la tarde fue en una lancha a fondear en la costa abajo todos aquellos lugares donde el enemigo pudiera hacer desembarco”.⁶⁸

Los esfuerzos por poner en pie de guerra al *Peruano* resultaron extemporáneos, pues el conflicto había concluido en febrero de ese año. Por tal motivo, y mientras la *Liebre* era recorrida para su viaje de regreso a España, en noviembre de 1763 Amat dispuso el desarme del navío y la reducción de su dotación a tan sólo el contraestre, el guardián, el patrón de lancha, el patrón de bote, el piloto y trece artilleros para su custodia y limpieza, todos ellos a medio sueldo; y en enero siguiente, que se licenciara a la segunda compañía de marina.⁶⁹

Durante los siguientes tres años el personal de marina en el Callao se redujo a los oficiales del navío, la escasa tripulación que ya hemos mencionado, 45 hombres de la compañía de infantería de marina, 7 más que dotaban la galeota del resguardo *San Rafael*, alias *El Real*, y otros 6 que cumplían labores de vigilancia de playa.⁷⁰ La referida galeota llevó a cabo diversos trabajos en la bahía y algunas comisiones a Huarmey, Pisco, Paracas e islas Chincha.⁷¹

En ese lapso, tanto Amat como Bonet hicieron algunas propuestas al secretario de Marina para reorganizar el servicio naval en el Callao, evidenciando sus diferentes percepciones sobre este tema, asunto que sería recurrente en los años posteriores.

⁶⁸ *Gaceta de Lima de 1762 a 1765*, p. 61.

⁶⁹ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, n° 163 y 169.

⁷⁰ *Ídem*, caja 2, cuaderno 1, n° 163 a 181.

⁷¹ *Ídem*, caja 1, cuaderno 5; Reales Almacenes, caja 1, cuaderno 2, n° 138 y 174.

El virrey planteó reemplazar el navío por dos fragatas de porte proporcionado a los fondos de los puertos americanos,

que por escasos no pueden admitir navío de la magnitud del *Peruano*, sino en distancia a que no alcanza el abrigo de la artillería que guamece las fortificaciones de tierra, que es uno de los desconsueltos que en tiempos de guerra se padece con el *San Joseph*.

Añadía que las fragatas también podían ser útiles en tiempo de paz para conducir los situados anuales que con gran costo llevaban los mercantes.⁷²

Por su parte, replicando una propuesta que había despachado en 1761, Bonet recomendó que reforzara al *Peruano* con dos fragatas, que con una tripulación de 80 hombres podían transportar el situado y entrenar gente de mar, además de traer el tabaco de Panamá, y brea y alquitrán de Sonsonate o Realejo. El navío estaría desarmado, con 25 hombres de mar a medio sueldo e igual número de soldados de marina. El fundamento de su propuesta era la gran extensión de los dominios españoles en la zona y la escasa o nula protección existente en tierra, puntualizando que en todo el virreinato había un sólo ingeniero, que estaba destinado a dirigir las obras en Valdivia. Asimismo, propuso fomentar el cultivo del cáñamo silvestre existente en Concepción y formar un taller para el tejido de lonas, bonetas y jarcias para navíos, alquitranándolas, pues las fabricadas en blanco en Quillota se corrompían al no penetrarlas el alquitrán. Para mejorar la fabricación sugirió traer dos expertos artesanos europeos para enseñar a los indígenas y moradores de esa zona, cuya habilidad como tejedores de ponchos y bayetas reconocía, todo lo cual redundaría en producir nuevos recursos para la recientemente refundada ciudad de Concepción.⁷³

Ambas propuestas fueron tomadas en consideración por la Secretaría de Marina, dilatándose tomar una decisión al respecto hasta fines de octubre de 1767, cuando el *Peruano* partió hacia España llevando a los jesuitas expulsados. El extrañamiento de los miembros de la influyente Compañía

⁷² AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 688, Amat a Arriaga, Lima 1/10/1767.

⁷³ Ídem, legajo 411-2, doc. 659, propuesta de Bonet, sin fecha. Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile*, p. 1148.

de Jesús fue manejado con suma cautela por parte de Amat, instruyendo a Bonet para que alistara su buque aparentando que saldría hacia Acapulco.⁷⁴ Tras efectuar diversos trabajos a bordo y reunir una dotación mínima para su porte, el *Peruano* zarpó hacia Valparaíso con 497 personas a bordo –10 oficiales de marina y 8 de artillería, 23 oficiales de mar, 224 marineros, 2 sargentos, 2 cabos, 3 tambores y 43 soldados, más 182 jesuitas–;⁷⁵ y más de 200 000 pesos, así como frutos y efectos del país.⁷⁶

La navegación hasta el puerto chileno demandó 30 días, permaneciendo en dicho lugar hasta finales de año, lapso durante el cual falleció un jesuita y tres más tuvieron que desembarcar por encontrarse enfermos, recibéndose a otros veinticuatro expulsados de Chile. Finalmente, el *Peruano* se hizo a la mar el 1º de enero de 1768 arribando a Cádiz a finales de abril, habiendo fallecido solo un jesuita durante la travesía.⁷⁷

La guarnición del *Peruano*, compuesta por los dos oficiales y 50 hombres de tropa, que conformaban la Compañía de Infantería de Marina del Perú, pasó a los cuarteles de Cádiz a la espera de una nave que los transportara de regreso.⁷⁸

En el Callao quedaron sólo el teniente de navío Pedro de Mora y el alférez de navío Rafael Fluxa, ambos por razones de salud, además de la ya mencionada dotación de la galeota y los vigilantes de playa.⁷⁹ En esencia, la Real Armada había desaparecido del Perú, pero no por mucho tiempo, pues en octubre de ese mismo año se dispuso que zarparan hacia el Callao los navíos *Septentrión* y *San Lorenzo*, a los que luego se sumarían la fragata *Águila* y la urca afregatada *Nuestra Señora de Monserrat*.⁸⁰

⁷⁴ Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 130.

⁷⁵ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4.

⁷⁶ Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228.

⁷⁷ Rubén Vargas Ugarte, *Jesuitas peruanos desterrados a Italia*, pp. 40-44; y *Manuscritos peruanos en las bibliotecas de América*, p. 118. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/60. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4, Callao, 28/10/1767, estado de fuerza del *San Joseph* al zarpe. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, pp. 284-285. AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 929, Cádiz 3/6/1768, estado al arribo del buque.

⁷⁸ AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 934, Marqués de la Victoria a Arriaga, Cádiz 17/2/1768.

⁷⁹ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 5, cuaderno 2, revista del 3/11/1767.

⁸⁰ Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 775.

Cabe señalar que en los años que cubre este capítulo estuvo en el Perú el capitán de navío Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral como gobernador y superintendente de las minas de azogue de Huancavelica. Ulloa, que había estado en el Perú entre 1740 y 1744 como parte de la expedición de la medición del arco ecuatorial, permaneció esta vez desde 1758 hasta 1765. Más allá de su amistad con Bonet, a quien nombra su apoderado al salir del Perú,⁸¹ no hemos encontrado evidencia alguna que lo vincule con las actividades de la Armada, pero creemos pertinente no dejar de señalar que llevó a cabo una destacada labor en esa agreste y rica zona de los Andes peruanos.

Los casi veinte años que hemos analizado muestran una limitada actividad naval, atendiendo a la relativa ausencia de peligros, con una sola nave estacionada de manera permanente en el Pacífico Sur, y con la presencia eventual de dos navíos y dos fragatas.

No obstante esto, se evidencian varios temas que habrían de ser recurrentes en los años posteriores, siendo quizá el primero de ellos el referido a las dificultades vinculadas a las comunicaciones con la metrópoli, cuya consecuencia más notoria fue la pérdida de la *Hermiona*.

Otro problema recurrente fue el de la salud de las tripulaciones, especialmente durante las navegaciones prolongadas, en las que un elevado porcentaje de la gente era víctima del temible escorbuto, cosa que sucedió en los navíos *Europa* y *Castilla*, así como con la fragata *Liebre*. Sólo se lograría controlar esto hacia finales de siglo, cuando la dieta a bordo incluyó una creciente proporción de verduras y cítricos, por lo que durante este periodo los comandantes debieron optar por arribar de urgencia a puerto para que sus hombres se recuperasen en tierra, como fue el caso de la *Liebre*. Esto último alentó otro de los problemas recurrentes, la desertión.

Las condiciones de vida a bordo eran bastante duras, pues además de la disciplina, el hacinamiento y una dieta poco balanceada y en ocasiones insuficiente, los tripulantes sólo bajaban a tierra cuando tenían que cumplir alguna comisión. A ello se sumaba que si bien la paga en la Mar del Sur era mayor que la usual en la Armada, la que ofrecía la marina mercante o las posibilidades

⁸¹ Jorge Ortiz Sotelo, "Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral. Un marino español en el Perú virreinal", pp. 62-70. Miguel Molina Martínez, *Antonio de Ulloa en Huancavelica*, p. 220. Kendall W. Brown, "The curious insanity of Juan de Alasta and Antonio de Ulloa's governorship of Huancavelica", p. 206.

que se abrían en los siempre atrayentes puertos americanos resultaban bastante tentadoras. Todos los buques que arribaron en este periodo se vieron afectados por este problema, debiendo completar sus dotaciones con gente local.

Algo que también se aprecia en esta etapa, aunque de forma incipiente, es la dificultad para obtener determinados repuestos. En este caso particular se trata del cáñamo empleado para reemplazar la jarcia. Este tema se iría complicando en los años posteriores, al asignarse más naves al Pacífico Sur y al permanecer algunas de ellas por prolongados periodos fuera del Callao, donde podían recibir un adecuado apoyo por parte de la maestranza.

Por otro lado, en esta etapa es evidente que los virreyes mantienen un control bastante firme sobre las actividades navales, sea por la vía económica como por la imposición de su autoridad como representantes casi absolutos del monarca español. Como veremos, esto último iría variando en los años posteriores, tanto por el recorte de su poder como por la creciente autonomía que fue adquiriendo la Real Armada.

Apéndice

*Piquete de las compañías del Callao embarcado en la Hermiona en 1762*⁸²

Sargento:

- Atanasio de los Reyes, hijo de Baltasar, natural de Ica, arzobispado de Lima, de la compañía suelta de Antonio López, 26 años.

Cabos:

- Bartolomé Valenzuela, natural de Sevilla, lampiño, ojos pardos, de la compañía de Miguel de Manterola, 24 años.
- Cabo Manuel Francisco, de Ferrer en Portugal, moreno, de la compañía de Joseph Villegas, 33 años.

Soldados:

- Joseph Escobar, hijo de Tomás, natural de Pativilca, barba rubia, compañía coronela, 27 años.

⁸² AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos de América, legajo 480 (1762-1809), Lista del piquete de las Compañías del Callao de Lima, año de 1762.

- Teodoro Pérez, hijo de Miguel, de Concepción, labios gruesos, compañía coronela, 24 años.
- Joseph Guzmán, hospital de Cádiz 19/6/1762.
- Joseph de Rueda, hijo de Lorenzo, de Lima, cerrado de barba, compañía coronela, 30 años.
- Manuel Acosta, hijo de Leonardo, de Veche en Portugal, ojos pardos, compañía de Juan Julio de Arrarte, 28 años.
- Pedro Yáñez, hijo de Diego, de Lima, rubio, compañía de Juan Julio de Arrarte, 20 años.
- Gregorio de Sierra, hijo de Juan, de Trujillo del Perú, trigüeño, compañía de Juan Julio de Arrarte, 21 años. Antonio Tufiño, hijo de Julio, de Piura, moreno, poca barba, compañía de Juan Julio de Arrarte, 20 años.
- Nicolás Bermúdez, hospital de Cádiz 19/6/1762.
- Manuel Olaeta, hijo de Manuel, de Lima, trigüeño y lampiño, compañía de Juan Francisco Centeno, 19 años.
- Juan de Santa María, hijo de Jorge, de Santiago de Chile, labios gruesos, compañía de Juan Francisco Centeno, 18 años. Antonio Mar-dones, hijo de Manuel, de Concepción, cerrado de barba, compañía de Juan Francisco Centeno, 28 años.
- Joseph González, hijo de Pedro, de Saña, compañía suelta de Antonio López, 23 años.
- Esteban Iriba, hijo de Julio, de Ica, trigüeño, compañía suelta de Antonio López, 19 años.
- Joseph Coronel, hijo de Francisco, provincia de Pataz, mala contextura, moreno, cerrado de barba, compañía suelta de Antonio López, 28 años.
- Domingo Ego-Aguirre, hijo de Casimiro, de Lima, lunar en el lado izquierdo de la cara, compañía suelta de Antonio López, 20 años.
- Rafael Benzaquen, hijo de Juan, provincia de Pataz, mala contextura, barba rubia, compañía suelta de Antonio López, 24 años.
- Joseph Ramos, hijo de Pablo, de Lima, moreno, compañía de Miguel de Manterola, 19 años.
- Julio de Soto, hijo de Gabriel, de Huaraz, mala contextura, boca pequeña, moreno, compañía de Joseph Villegas, 24 años.

- Manuel Casanova, hijo de Antonio, de Santiago de Chile, rubio, compañía de Joseph Villegas, 22 años.
- Matheo Aguilar, hijo de Bernardo, de Huamanga, ojos azules, compañía de Joseph Villegas, 26 años.
- Joseph Aróstegui, hijo de Julio, de Lima, mala contextura, moreno, poca barba, compañía de Joseph Villegas, 21 años.

Tambor:

- Eusebio Erazabal Farfán, quedó en Algeciras.

