



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 3

**Tensiones en el Pacífico (1768-1776)**

Después de que el maremoto de 1746 destruyera los restos de la Armada de la Mar del Sur, la responsabilidad de custodiar esa extensa zona del imperio español fue asumida plenamente por la Real Armada, destinando para ello unas pocas unidades. En octubre de 1767, cuando la última de ellas, el navío *Peruano*, zarpó hacia España conduciendo a los expulsados jesuitas, la Real Armada prácticamente desapareció del Pacífico Sur. Pero esta situación estaba por variar, pues la creciente presencia de británicos, franceses y rusos en diversos puntos de América o en sus aguas circundantes llevó al gobierno español a reforzar los medios de defensa naval en el continente, especialmente en Montevideo, el Callao y San Blas de Nayarit. En cada uno de estos puertos se estableció un apostadero naval y algunos de ellos eventualmente se convirtieron en sedes de departamentos marítimos, que con La Habana completaban el esquema defensivo español en América.

**La crisis de Malvinas y el Callao**

Desde mediados del siglo XVIII el almirantazgo británico se interesó en el archipiélago de Malvinas, por considerar que ocupaba una posición estratégica para interdecir las líneas de comunicaciones entre España y el Pacífico. Sin embargo, fueron los franceses los que tomaron la iniciativa, buscando reconstruir su poder colonial tras la pérdida de sus territorios norteamericanos en la Guerra de los Siete Años (1756-1763). Alentado por su gobierno, el capitán de fragata Louis Antoine de Bouganville organizó a un grupo de colonos que en 1764 se estableció en la isla Soledad. El gobierno

español protestó ante la corte de París, logrando que esta reconociera su soberanía sobre las referidas islas, y el 2 de octubre de 1766 se creó la Gobernación de las islas Malvinas, siendo nombrado para ejercerla el capitán de navío Felipe Ruiz Punte. Al mando de las fragatas *Liebre* y *Esmeralda*, el flamante gobernador zarpó del Ferrol el 10 de ese mismo mes, dirigiéndose a Montevideo para reunirse con Bouganville, quien debía entregar la colonia malvinense e iniciar posteriormente un viaje de circunnavegación con *La Boudeuse*. Luego de las necesarias coordinaciones entre ambos capitanes y Francisco de Bucareli, gobernador de Buenos Aires, que para entonces era parte del virreinato peruano, los tres buques zarparon hacia Malvinas el 28 de febrero de 1767. Cumplidas las formalidades del caso, el 1° de abril Ruiz Punte tomó posesión de su gobernación y el 28 de ese mismo mes las fragatas españolas zarparon hacia el Río de la Plata con la guarnición francesa y los colonos que deseaban retornar a su país.<sup>1</sup>

Poco después llegó a Montevideo la fragata *Venus*, esperándose también el arribo de la *Santa María Magdalena*, alias *Águila* (nombre que usaremos en adelante). A órdenes de Domingo de Bonechea, esta última fragata había zarpado del Ferrol a principios de marzo de 1767 con destino al Callao, pero el 2 de julio se vio forzada a arribar al puerto brasileño de Santa Catalina para llevar a cabo reparaciones de emergencia. Éstas retrasaron su viaje y sólo pudo fondear en Montevideo a fines de septiembre, preparándose de inmediato para continuar su viaje hacia el Callao con 25 cañones de 24, 6 de 12 y 800 fusiles, así como la balería correspondiente, que servirían para la defensa del virreinato peruano.<sup>2</sup>

Para entonces, en España se habían recibido noticias de un posible asentamiento inglés en la Isla Madre de Dios, ubicada en el Pacífico Sur, entre los 50 y 51° de latitud, motivando que se impartieran órdenes al gobernador Bucareli para que junto con la *Águila* despachara dos de las tres fragatas que tenía disponibles –*Liebre*, *Esmeralda* y *Venus*–. Eventualmente esta dis-

<sup>1</sup> Louis Antoine de Bouganville, *A voyage round the world*, pp. 13 y 32. Julius Goebel, Jr., *The struggle for the Falkland Islands*, p. 230.

<sup>2</sup> AGS-Marina, legajo 409-2, doc. 617, Bonechea a Arriaga, Ferrol 4/3/1767; legajo 410-2, doc. 896, Bonechea a Arriaga, Montevideo, 1/1/1768. Bolton Glanvill Corney (editor), *The quest and occupation of Tahiti by emissaries of Spain during the years 1772-1776 told in despatches and other contemporary documents*, I, pp. 52-53.

posición fue variada y sólo la *Liebre* acompañó a la *Águila* en su cruce al Pacífico.<sup>3</sup>

En realidad, lo que había sucedido era que en enero de 1766 los británicos habían establecido una colonia en la isla Gran Malvina, cuya presencia sólo fue detectada a finales de 1769. A raíz de ello, en junio del siguiente año una fuerte expedición española los expulsó de la isla, llevando a ambos gobiernos al borde de un nuevo conflicto. Esta crisis concluyó con la devolución de las instalaciones británicas, en septiembre de 1771, sin que España renunciara por ello a sus reclamos de soberanía sobre las islas.<sup>4</sup>

A principios de enero de 1768 la *Liebre* y la *Águila* zarparon del Río de la Plata con destino a Concepción, debiendo pasar primero a Malvinas con provisiones para la guarnición española. Luego de tres semanas en dicha isla, a mediados de febrero continuaron viaje, arribando la *Liebre* a Concepción el 12 de abril, y dos días después la *Águila*.<sup>5</sup> Las fragatas permanecieron varios meses en esas aguas, tomando conocimiento de los resultados de la expedición enviada hasta el estrecho de Magallanes por el gobernador de Chiloé, de acuerdo a lo que había dispuesto el virrey Amat.

Formada por una galeota y un par de piraguas, esa expedición había zarpado de San Carlos el 21 de diciembre de 1767 al mando del alférez de caballería Pedro Mancilla Quintanilla, alcanzando los 53° Sur antes de emprender el retorno. Su arribo a Chiloé se produjo el 1° de mayo de 1768, informando no haber encontrado evidencia de presencia extranjera.<sup>6</sup>

A mediados de septiembre las fragatas se hicieron a la mar en demanda del Callao, a donde arribaron dos semanas más tarde. Poco después se inició el desembarco de la artillería y de la carga que la *Águila* había traído, y se despachó hacia Guayaquil al constructor Cipriano Chenar y al guardiamarina habilitado Luis Messía, destinados a establecer un nuevo astillero

<sup>3</sup> Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, I, pp. LXII-LXIII, 52-53 y 61-63, 98-99. Bouganville, *A voyage round the world...*, pp. 91-92. MNM, ms. 2251, doc. 1. Amancio Landín Carrasco y Luis Sánchez Masiá, "Los viajes promovidos por el virrey Amat", III, p. 732.

<sup>4</sup> Fernández Duro, *Armada española...*, VII, p. 140. Laurio Destéfani, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*.

<sup>5</sup> AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 952, Cornejo a Arriaga, *Liebre* Callao 18/11/1768. ANCh, Capitanía General, vol. 369, doc. 1, Vidal al capitán general, Concepción 15/10/1768-11/9/1769, cuentas de las fragatas por el tiempo que permanecieron en ese puerto.

<sup>6</sup> Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, I, pp. 115 y 151-152.

en ese puerto. A fines de diciembre, tras recuperar su quebrantada salud, el brigadier de guardiamarinas habilitados Pedro Carriazo también se dirigió a ese puerto para unirse a los antes mencionados.<sup>7</sup>

Mientras tanto, Amat dispuso que la *Águila* se alistara para retornar al Atlántico Sur para poder apoyar de mejor manera a la guarnición de Malvinas, y que la *Liebre* zarpara hacia Valparaíso, desde donde realizó diversos viajes con los situados para Valdivia, Talcahuano, Concepción y Juan Fernández, retornando al Callao en noviembre del siguiente año.<sup>8</sup>

Como medida complementaria, ya desde 1767 el virrey había decidido fortificar el archipiélago de Chiloé, para lo cual escribió a Madrid proponiendo que esos territorios, que comprendían las costas inmediatas hasta el cabo de Hornos, fuesen segregados de la Capitanía General de Chile e incorporados al Virreinato del Perú. La propuesta fue aprobada en 1768, formalizando así lo que era una situación de facto, pues la única posibilidad real de apoyar la defensa de esos territorios era a través de Lima y no de Santiago.<sup>9</sup>

Además de su carga y tripulación, la *Águila* había llegado al Callao totalmente infestada de ratas, las que habían causado varias averías y también enfermedades a bordo. Ante la imposibilidad de recorrerla en esas condiciones, en enero de 1769 se transbordó a toda su dotación a la fragata mercante *San Miguel*, y luego se llevó a cabo una matanza generalizada de roedores. Concluida ésta, el 19 de enero se inició el recorrido, el mismo que quedó concluido a mediados de marzo, cuando Bonechea recibió instrucciones de alistarse para salir sin destino conocido, con ocho meses de víveres a bordo. El suspenso duró algunas semanas, hasta que a mediados de abril se supo que se dirigiría a Panamá llevando más de 300 000 pesos del situado, 24 cañones, 8 morteros, munición y pólvora para la defensa de la plaza, así como 6 000 pesos para comprar madera. Zarpó a principios de junio de 1769 y tras 20 días de navegación arribó a su destino. La estancia en ese puerto habría de dilatarse más de lo planeado, entre otros motivos porque sólo había dos lanchas capaces de descargar la artillería, de modo que sólo la volvemos

<sup>7</sup> AGS-Marina, legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769.

<sup>8</sup> Ídem, legajo 410-2, doc. 952, Cornejo a Arriaga, *Liebre*, Callao 18/11/1768; legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/157, *Liebre*.

<sup>9</sup> Rodolfo Urbina Burgos, *La periferia meridional india, Chiloé en el siglo XVIII*, p. 32.

a encontrar en el Callao en mayo del siguiente año,<sup>10</sup> donde se reunió con el navío *San Lorenzo* y la fragata *Liebre*.

Luego de retornar de la costa austral, la *Liebre* había llevado a cabo una comisión a Guayaquil y Huacho, arribando al Callao a finales de mayo de 1770, mientras que el *San Lorenzo* había fondeado el día 20 de ese mismo mes.<sup>11</sup> Al mando del capitán de fragata Felipe González de Haedo, este navío había salido de Cádiz el 8 de noviembre de 1769 "...dando convoy a las embarcaciones siguientes: fragata *Matamoros* para Veracruz, la *Venganza* para Puerto Rico y La Habana, el *Astuto* para Cartagena, la *Catalana* para Buenos Aires, el paquebote *San Miguel* para Cumaná".<sup>12</sup> Tras recalar en Montevideo y Talcahuano, arribó al Callao en la fecha mencionada con compañías de los regimientos de Saboya, Córdoba e Irlanda, así como con artillería y pertrechos bélicos. Durante el viaje había tenido 64 muertos, llegando con 453 enfermos y sólo 65 tripulantes sanos.<sup>13</sup>

Para entonces ya había ingresado al Pacífico una división compuesta por los navíos *Septentrión* y *Astuto*, y la fragata *Santa Rosalía*, al mando del capitán de navío Antonio González de Arce Paredes y Ulloa, comandante del primero de estos buques; mientras que los comandantes de los otros dos eran los capitanes de fragata Pedro Trujillo y Antonio Domonte.<sup>14</sup> Además de sus dotaciones, se había embarcado un batallón de tropas veteranas al mando del coronel Baltasar Semanat, una compañía de artilleros y 30 soldados veteranos de caballería para disciplinar a las milicias chilenas, totalizando 38 oficiales y 600 soldados; así como al brigadier Francisco Javier de Morales, nombrado "cabo principal de las armas de tierra del Perú, general de la plaza y presidio del Callao e inspector general de las tropas... en todo el virreinato".<sup>15</sup> De esa manera, el primero de estos navíos casi duplicaba su

<sup>10</sup> AGS-Marina, legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769; doc. 1025, estado en que salió del Callao; doc. 1028, Moscoso a Ordeñana, Panamá 6/7/1769.

<sup>11</sup> AGMAB, Listas de Cádiz, 8118/157, *Liebre*.

<sup>12</sup> MNM, ms. 516, f. 41.

<sup>13</sup> MNM, ms. 276, doc. 16; ms. 516. AGS-Marina, legajo 412-2, doc. 549, Callao 22/5/1770, extracto del diario de navegación del *San Lorenzo*.

<sup>14</sup> AGS-Marina, legajo 410-2, docs. 708-855, "Expedición a la Mar del Sur de los bajeles *Septentrión*, *Astuto* y *Santa Rosalía*".

<sup>15</sup> Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, p. 317.

dotación usual de 297 hombres, al embarcar otros 299; mientras que en el caso del *Astuto* ocurría otro tanto, pues además de sus 273 hombres de dotación llevaba 276 de transporte; y lo mismo sucedía con la fragata, que a sus 152 tripulantes sumó otros 63 individuos.<sup>16</sup>

Los tres buques habían zarpado de Cartagena en noviembre de 1768, pero una tormenta los dispersó forzándolos a refugiarse en Cádiz, de donde volvieron a salir en febrero siguiente. Los fuertes vientos que debieron soportar durante el cruce del Atlántico y su primer intento de doblar el cabo de Hornos separaron las naves, produciéndoles además algunos daños en la arboladura, lo que forzó a sus comandantes a dirigirse a Montevideo, donde volvieron a reunirse a finales de julio de 1769. Luego de cinco meses en el puerto platense, donde desembarcó el brigadier Morales con parte de la tropa que llevaban para dirigirse por tierra a Chile, la división reinició su viaje, separándose nuevamente mientras remontaban el cabo de Hornos.<sup>17</sup>

Primero la *Santa Rosalía*, luego el *Septentrión* y finalmente el *Astuto*, las tres naves fueron arribando a Talcahuano en la segunda quincena de marzo de 1770. La travesía había sido terrible, no tanto por la usual rudeza de esas aguas, cuanto por las enfermedades que se desataron en las atiborradas naves. El *Septentrión* llegó con más de 200 enfermos de escorbuto, los que fueron enviados a tierra para que se recuperasen, desembarcándose también a la tropa que iba de transporte.<sup>18</sup>

La situación a bordo del *Astuto* fue igualmente crítica, habiendo perdido 11 hombres durante la travesía y arribando con 140 enfermos.<sup>19</sup> Uno de sus oficiales refiere estos hechos de la siguiente manera:<sup>20</sup>

<sup>16</sup> MNM, ms. 67, docs. 359, 261 y 374. AGS-Marina, legajo 411-2, docs. 1014, 1015 y 1018, estados en que sale a navegar el *San Lorenzo*, del 13 y 15/11/1769.

<sup>17</sup> AGS-Marina, legajo 410-2, docs. 708-855, "Expedición a la Mar del Sur de los bajeles *Septentrión*, *Astuto* y *Santa Rosalía*"; legajo 411-2, docs. 928-931, 934-941, referidos a la misma expedición.

<sup>18</sup> Ídem, legajo 412-2, doc. 545, Arce a Arriaga, Talcahuano 17/3/1770. Ver también ANCh, Capitanía General vol. 373, doc. 1, sobre apresto de víveres para los buques; y vol. 375, doc. 1, sobre los gastos efectuados.

<sup>19</sup> AGS-Marina, legajo 412-2, doc. 546, Arce a Arriaga, Talcahuano 3/4/1770.

<sup>20</sup> MNM, ms. 516, ff. 67-70.

teníamos un gran número de enfermos, y se multiplicaban, declarándose escorbúticos, así de la tripulación como del transporte, faltando las dietas para alimentar, siendo lo más favorable que se les podía suministrar el arroz, la tropa ha resistido contentamente los fríos y aguas, en medio de la más deplorable desnudez y miseria.

En Talcahuano, González de Arce recibió instrucciones del virrey Amat indicándole que se pusiera a disposición del brigadier Morales, a quien había nombrado gobernador de Chile en momentos en que se había vuelto a producir un levantamiento de los araucanos. Morales pasó de Santiago a Concepción para ponerse al mando de las tropas coloniales, a las que pronto se unieron las fuerzas que traía la división, nombrando al coronel Semanat, que lo había acompañado en el viaje desde Montevideo, como su maestre de campo en esa localidad. Cumpliendo sus instrucciones, González de Arce desembarcó en Concepción 40 quintales de pólvora, 4 000 piedras de fusil y cuatro cañones de campaña.<sup>21</sup>

Finalmente, luego de tres meses en ese puerto, el 25 de junio las naves continuaron hacia el Callao, a donde finalmente ingresaron el 18 de julio de 1770, encontrando en el fondeadero al *San Lorenzo*, a las fragatas *Águila* y *Liebre*,<sup>22</sup> y al navío francés *Saint Jean Baptiste*.

Este último había arribado el 10 de abril de 1770, luego de un extenso cruce del Pacífico desde Nueva Zelanda. Al mando de Jean de Surville, había salido de Pondicherry, en la costa de Coromandel, con el propósito de buscar una isla del Pacífico en la que pensaban establecer una base comercial. Luego de varias semanas en la mar muchos tripulantes comenzaron a sufrir los síntomas del escorbuto, por lo que Surville se vio precisado a dirigirse a las costas americanas en busca de auxilio. El 7 de abril la nave francesa arribó a Chilca, donde su capitán y dos marineros se ahogaron al voltearse el bote en que trataban de alcanzar la orilla en un desesperado intento por conseguir agua, víveres y auxilio médico. Sin conocer la suerte de su coman-

<sup>21</sup> Ídem. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, pp. 317-318.

<sup>22</sup> MNM, ms. 162, doc. 3. A. de Porlier y Jarava, "El apellido Lasquetty y su vinculación a la marina", p. 573. AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 481, Estado Mayor de la Escuadra del Mar del Sur, año 1773, asiento del contador de navío José Antonio Arenales.

dante, Guillaume Labé, su segundo, se dirigió al Callao donde logró fondear gracias al auxilio dado por algunas naves que se encontraban en la bahía.<sup>23</sup>

Sospechando que las intenciones del navío francés eran introducir ilegalmente la valiosa carga que traía, el virrey Amat dispuso que uno y otra quedaran internados y bajo la custodia armada. Asimismo, informado del crítico estado de salud de la tripulación, ordenó habilitar como hospital la casa que había sido de los jesuitas en Bellavista, a donde fueron internados 75 de los 110 tripulantes del *Saint Jean Baptiste*;<sup>24</sup> y a donde también pasaron los enfermos del *San Lorenzo*, que como ya se mencionó arribó un mes más tarde.<sup>25</sup>

La estancia del *Saint Jean Baptiste* en el Callao se prolongó hasta el 7 de abril de 1773, cuando finalmente pudo zarpar hacia Lorient, luego de que el gobierno español aceptara que su viaje no había tenido intención de violar sus rígidas leyes de monopolio comercial.<sup>26</sup> Pero su arribo generó la primera de las expediciones que el virrey Amat despachó hacia Oceanía ante la posibilidad de que los británicos se hubiesen asentando en algunas islas cercanas a los dominios españoles.

### **Expedición a la isla de Pascua<sup>27</sup>**

Al llegar al Callao, Labé informó que en 1768 había arribado al cabo de Buena Esperanza una nave británica y algunos de sus tripulantes indicaron haber descubierto una rica isla en el Pacífico, ubicada entre los 25 y 28° Sur, a unas

<sup>23</sup> Dunmore, *The Expedition of the St Jean-Baptiste...*, pp. 21-26, 44-45. Bolton Glanvill Corney (editor), *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez in the ship of the line San Lorenzo with the frigate Santa Rosalia in company to Eastern Island in 1770-71*, pp. LVII-LVIII.

<sup>24</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, libro 3.

<sup>25</sup> Archivo General de Indias, Sevilla (AGI en adelante), Lima, 652, n° 63 y 69. MNM, ms. 276, doc. 16; y ms. 985, Extracto del diario del comandante del navío *San Lorenzo*, de Cádiz al Callao, noviembre 1769. Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez...*, p. lxxv.

<sup>26</sup> Dunmore, *The Expedition of the St Jean- Baptiste...*, p. 275.

<sup>27</sup> Una relación de este viaje se conserva en el MNM, ms. 208. Este tema ha merecido varios trabajos, destacando entre ellos el ya mencionado de Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez...*; y el de Francisco Mellén, *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*.

seiscientas leguas de la costa de Chile. Señalaban que estaba habitada por hombres de piel blanca y suponían que era la avistada por Edward Davis en 1687, a bordo del *Batchelor's Delight*, cuando se dirigía de Galápagos a Juan Fernández. La búsqueda de esta isla, y la posibilidad de establecer una factoría comercial en ella eran lo que había motivado la expedición de Surville.

La nave a la que se refería Labé era la *Dolphin*, que al mando del capitán de navío Samuel Wallis había arribado a Tahití el 17 de junio de 1767, dirigiéndose luego a Ciudad del Cabo antes de completar su circunnavegación en mayo del siguiente año. Aquella no había sido la primera nave británica en explorar Oceanía, pues ya en julio de 1764 el comodoro John Byron, con la *Dauphin* y la *Tamar*, había descubierto algunas islas cercanas a Tahití, antes de pasar al Atlántico y tomar posesión de la isla Gran Malvina en enero siguiente. A Tahití también había llegado el ya mencionado capitán Louis Antoine de Bouganville, con la fragata *La Boudeuse* y la fusta *L'Etoile*, tomando posesión de la misma a nombre de Luis XV. Poco después, en abril de 1769, arribó a esa misma isla el teniente James Cook con el *Endeavour*, permaneciendo en ella tres meses para observar el pasaje de Venus por el disco del Sol.

Tal como había sucedido en el caso de Malvinas, la corona española consideraba que un asentamiento británico cercano a sus posesiones americanas constituía una seria amenaza, y no estaba dispuesta a permitirlo. Además, y posiblemente con razón, tanto Amat como el gobierno de Madrid estaban firmemente convencidos de que muchas de esas islas habían sido descubiertas en los viajes realizados desde el Callao entre 1567 y 1605 por Álvaro de Mendaña y Pedro Fernández de Quirós, y en consecuencia se hallaban sujetas a la soberanía española.<sup>28</sup>

Por ello, aun antes que el *Saint Jean Baptiste* apareciera en la rada chalaca, una real orden del 26 de octubre de 1769 había dispuesto que el virrey Amat organizara una expedición con el *San Lorenzo* y la *Santa Rosalía* para buscar las islas David y La Madre de Dios, así como examinar otras en el Mar del Sur y frente a las costas de Chile donde los británicos pudieran haberse establecido.<sup>29</sup> Con base en ello, el 5 de octubre de 1770 Amat emitió

<sup>28</sup> Christian Buchet, *La découverte de Tahiti*, p. 27, indica que la isla descubierta por Quirós es Anaa o Chain Island, ubicada en la misma latitud pero 200 millas al Este.

<sup>29</sup> Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez...*, p. 29.

unas extensas instrucciones, poniendo al mando de la expedición al capitán de fragata Felipe González de Haedo, comandante del *San Lorenzo*.<sup>30</sup>

Ambos buques zarparon del Callao el 10 de octubre de 1770, y tras varias semanas de navegación el 15 de noviembre arribaron a la actual Rapa Nui o Pascua, sin tener conocimiento de que casi medio siglo antes, en 1722, había desembarcado en ella el holandés Mynheer Jacob Roggeveen. Las lanchas de ambas naves españolas, a órdenes de los tenientes Cayetano de Lángara y Emeterio Hezeta, llevando al piloto Juan de Hervé, reconocieron el contorno de la isla los días 17 al 19, mientras que González de Haedo preparaba la ceremonia de toma de posesión de la misma.

Ésta tuvo lugar el día 20, para lo cual el teniente Alberto de Olaondo marchó hacia el interior al frente de 250 infantes de marina y marineros armados con mosquetes, mientras que el capitán de fragata Josef Bustillos desembarcó en la parte noroeste, plantando tres cruces en sendas elevaciones, delante de las cuales tomó posesión de la misma a nombre de Carlos III, dándole por nombre San Carlos. La proclamación fue saludada por disparos de mosquete del grupo que lo acompañaba y respondida por cada nave con 21 cañonazos. El acta de posesión fue suscrita por los oficiales que acompañaban a Bustillos y por varios jefes nativos, quienes ciertamente sin comprender el significado de la ceremonia pasaban a ser súbditos del monarca español.<sup>31</sup>

Tras cumplir su comisión, el 21 de noviembre el navío y la fragata se dirigieron al sur buscando infructuosamente la isla llamada La Madre de Dios, que se suponía ubicada a 38° de latitud.<sup>32</sup> Considerando que podía encontrarse en los laberínticos archipiélagos australes del continente, González de Haedo se dirigió a San Carlos de Chiloé en busca de un piloto que conociera la zona. A su arribo, el 15 de diciembre de 1770, el gobernador Carlos Berenguer le informó que había despachado una nueva expedición al sur, y que el piloto Francisco Machado podía informar sobre el reconocimiento que había efectuado a principios de 1769 hasta los 49° Sur. Machado tomó parte en la junta de oficiales que se llevó a cabo en el *San Lorenzo* el 17 de diciembre,<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, I, pp. 182-192.

<sup>31</sup> Francisco Mellén Blanco, "Estudio de nuevas copias de planos de la isla de Pascua (Rapa-Nui) de 1770", pp. 33-46. Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez...*, pp. 44-49.

<sup>32</sup> Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez...*, pp. xlvi y 40.

<sup>33</sup> Ídem, pp. 55-57.

en la que se recomendó a González de Haedo no proseguir con esa parte de sus instrucciones pues resultaba innecesario reconocer una zona que ya había sido recorrida sin encontrar presencia británica. Similar resultado informó Berenguer, que retornó a San Carlos el 30 de diciembre tras haber alcanzado los 46° Sur, lo que llevó a que finalmente González de Haedo se decidiera a zarpar hacia el Callao, a donde arribaron el 28 de marzo de 1771.<sup>34</sup>

El informe de aquel viaje dejaba en claro que los británicos no se habían asentado en el sur del continente ni en la isla de San Carlos, de la cual elaboró una bella carta el piloto Hervé, con ayuda del dibujante chalaco Manuel José de Orejuela y Aguilar. Sin embargo, en su informe sobre esta expedición, el virrey Amat consideró que, ante la posibilidad de que intentaran hacerlo, era conveniente enviar algunos españoles para “que adoctrinasen a los nativos y que sirviesen de base para repeler cualquier intento de agresión extranjera”.<sup>35</sup>

La propuesta de Amat fue aprobada y mediante real orden del 9 de octubre de 1771 se dispuso que organizara una nueva expedición a San Carlos, en procura de establecer el asentamiento propuesto; y a la isla de Tahití, que debía ser reconocida pues ya se sabía tanto de su descubrimiento por parte de Wallis como de la visita llevada a cabo por Cook en 1769.<sup>36</sup> En cumplimiento a esas instrucciones, entre 1772 y 1776 Amat llegó a despachar tres expediciones a Oceanía, pero antes de ello se vio obligado a solucionar un serio problema de disciplina en la escuadra.

### **Rebelión en la escuadra**

Al mando del brigadier José de Somaglia, el navío *Peruano* había zarpado de Cádiz a finales de octubre de 1770 en conserva con el *Prusiano*, que transportaba tropas al Río de la Plata. A bordo del navío iban algunos pasajeros y la compañía de infantería de marina del Callao que había llevado a Cádiz dos años antes, así como diez cañones de 24 libras, 8 000 proyectiles y 3 000 quintales

<sup>34</sup> Ídem, pp. lxx, 59-60 y 110-111. AGI, Lima, 652, n° 73, Amat a Arriaga, Lima 10/4/1771.

<sup>35</sup> Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez...*, pp. 32 y 110-111.

<sup>36</sup> Ídem, pp. 64-66. Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 246-248.

de azogue para el virreinato peruano.<sup>37</sup> En cumplimiento a sus instrucciones, Somaglia arribó a Concepción a principios de abril siguiente, donde a solicitud del coronel Semanat, gobernador de la plaza, desembarcó cuatro cañones y 5 000 proyectiles. En mayo, con los enfermos ya repuestos, concluidas algunas reparaciones y habiendo embarcado algunas maderas cortadas localmente, continuó hacia el Callao, a donde llegó a mediados del mes siguiente.<sup>38</sup>

A su arribo, Somaglia asumió el mando de las naves estacionadas en el Pacífico,<sup>39</sup> zarpando a fines de agosto hacia el sur con una compañía y dos subtenientes de artillería, de donde regresó en diciembre.<sup>40</sup> Por la misma fecha, habiéndose concluido un acuerdo que permitía a los británicos restablecer su asentamiento en Malvinas, llegó a Lima la orden de que los navíos *Astuto*, *San Lorenzo* y *Septentrión*, y la fragata *Liebre*, se prepararan para regresar a España; debiendo permanecer en el Callao el navío *Peruano* y las fragatas *Santa Rosalía* y *Águila*.<sup>41</sup>

Los buques que retornaban a España irían al mando del capitán de navío González de Arce, comandante del *Septentrión*, estando al mando del *Astuto* el capitán de navío Pedro Trujillo, del *San Lorenzo* el capitán de fragata González de Haedo y de la *Liebre* el de igual grado Manuel López Bravo. Los preparativos se iniciaron de inmediato, disponiéndose entre otras cosas que los navíos dejaran cuatro cañones de 24 libras y ocho de 18 para ser utilizados en la fortaleza del Real Felipe.<sup>42</sup> Para completar las dotaciones se transbordó gente de los buques que permanecerían en el Callao, quedando así el *Peruano* con 140 hombres, la *Santa Rosalía* con 90 y la *Águila* con 51.<sup>43</sup>

<sup>37</sup> AGS-Marina, legajo 412-2, doc. 533, Marqués de la Victoria a Arriaga, León 26/10/1770; doc. 542, Somaglia a Arriaga, Cádiz 28/10/1770.

<sup>38</sup> Ídem, legajo 413, 852, Somaglia a Arriaga, Concepción 10/5/1771.

<sup>39</sup> AGI, Lima, 652, n° 84, 86 y 105, Amat a Arriaga, Lima 18/4, 11/6 y 8/7/1771. Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, I, p. 212.

<sup>40</sup> AGI, Lima, 652, n° 118 y 161, Amat a Arriaga, Lima 22/8/1771 y 1/1/1772.

<sup>41</sup> Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, I, pp. 217-218. En enero de 1771 el gobierno español aceptó que Gran Bretaña restableciera su asentamiento en Malvinas, pero reservó su soberanía sobre las islas (Lawrence Freedman, *The oficial history of the Falklands campaign*, p. 5).

<sup>42</sup> AGS-Marina, legajo 413, doc. 853, Somaglia a Arriaga, Callao 11/12/1771; legajo 414, doc. 172, González a Arriaga, Cádiz 1/6/1772; doc. 185, Trujillo a Arriaga, *Astuto*, Cádiz estado al arribo.

<sup>43</sup> Ídem, legajo 414, doc. 166, Somaglia a Arriaga, Callao 24/12/1771.

También se abrió registro, recibiendo caudales valorizados en más de 8 000 000 de pesos<sup>44</sup> y frutos diversos, siendo así que en el *San Lorenzo* se embarcó cascarilla para la Real Botica, cacao, “tres vicuñas, un guanaco y un papagayo”, entre otras cosas;<sup>45</sup> mientras que en la *Liebre* se registraron 430 planchas de cobre.<sup>46</sup>

Estaba ya todo listo para el zarpe a principios de enero de 1772; sin embargo, el día 16, al momento de ajustar salarios a la gente de mar del *Septentrión* y del *Astuto*, se oyeron algunas voces reclamando porque no se les estaba considerando el sueldo de ese mes. De inmediato Somaglia, González de Arce y sus oficiales desenvainaron las espadas y con energía lograron controlar la situación. Un hombre del *Astuto* y dos del *Septentrión* fueron apresados y puestos en el cepo, anunciándose que se castigaría con pena de muerte a quienes se resistieran a pasar revista. Hecho esto se procedió tanto a la revista como al pago respectivo; pero esa misma tarde, cuando se iba a azotar al detenido en el *Astuto*, un artillero trató de soliviantar a la tripulación para evitar ese castigo. Ante estos hechos, Somaglia convocó a los comandantes de todos los buques presentes, quienes opinaron que debía ejecutarse a los detenidos en el *Septentrión* y que era suficiente el castigo de azote que había sufrido el del *Astuto*.<sup>47</sup>

Al ocaso los dos condenados pasaron al castillo del Callao, junto con otro artillero que había presentado un memorial al virrey Amat pidiendo que se les pagara todo lo adeudado. Informado el virrey de estos hechos por Somaglia, aprobó la resolución de la junta de oficiales y durante la noche los dos condenados fueron llevados al *Peruano* para que al día siguiente se ejecutara su sentencia. Al amanecer del día 17 se embarcaron en dicho navío destacamentos de las guarniciones de los buques, y a las 6 se supo que el virrey había pasado al Callao izado bandera de justicia, y que vendría a bordo para impartirla. Para ello despachó 100 soldados de refuerzo a cada uno de los navíos, excepto al *Peruano* donde estaba la tropa de marina. A las 8:30 de la mañana llegó al *Septentrión* y procedió a diezmar a la tripulación, resultando

<sup>44</sup> Ídem, legajo 414, doc. 180, González a Arriaga, Cádiz 15/6/1772.

<sup>45</sup> Ídem, legajo 414, doc. 165, Somaglia a Arriaga, Lima 12/1/1772. AGI, Lima, 652, n° 182, 186 y 188, Amat a Arriaga, Lima 15/1/1772.

<sup>46</sup> AGS-Marina, legajo 414, doc. López Bravo a Arriaga, Cádiz 17/6/1772.

<sup>47</sup> MNM, ms. 276, doc. 1.

escogidos 22 hombres, de los cuales 5 fueron condenados a muerte y los 16 restantes a pena de azote y presidio perpetuo. Igual procedimiento repitió en el *Astuto*, donde 4 tripulantes resultaron condenados a muerte y otros 14 a azote y presidio. La ejecución se llevó a cabo a las 11 de la mañana, mientras que de la verga del trinquete del *Peruano* pendían los cuerpos de los 2 tripulantes del *Septentrión* detenidos el día anterior.<sup>48</sup>

El *San Lorenzo* y la *Liebre* también recibieron la visita de la justicia real, pero no hubo causas a castigar en ellos. Sosegados los ánimos, tanto Somaglia como González de Arce, comandante de la división, consideraron que los buques estaban listos para zarpar, haciéndolo el 18 enero de 1772 con rumbo a Cádiz a donde arribaron tras siete meses de navegación.<sup>49</sup>

La enérgica actitud de Amat pudo estar justificada, pero lo cierto es que evidenció uno de los asuntos que habría de ser recurrente en los años siguientes, la injerencia de los virreyes en los temas privativos de marina. Como los comandantes navales reportaban tanto a su ministerio como al virrey, en varias ocasiones se presentaron conflictos de competencia. Pero una de las cosas que quedó clara a raíz de los ajusticiamientos señalados, como lo especificó una real orden del 6 de febrero de 1778, fue que sólo los comandantes de marina podían formar procesos y dictar sentencias a individuos de ese cuerpo, “con expresa inhibición de los virreyes, aun en aquellos casos en que se manden estarse a sus órdenes algunos bajeles”.<sup>50</sup>

### Primer viaje a Tahiti<sup>51</sup>

Luego del zarpe de la división de González de Arce, Somaglia debió ocuparse de preparar a las fragatas *Santa Rosalía* y *Águila*, la primera para retornar a Es-

<sup>48</sup> Ídem. Amat, *Memoria de gobierno...*, pp. 797-802. Vargas Ugarte, *Historia General del Perú...*, IV, pp. 292-293.

<sup>49</sup> AGS-Marina, legajo 414, doc. 182, Reggio a Arriaga, Isla de León 16/63/1772. Amat, *Memoria de gobierno...*, pp. 797-802. AGN, Supremo gobierno, oficios al Virrey, legajo 4, Lima 8/2/1773.

<sup>50</sup> Guirior, *Memoria de gobierno...*, III, p. 112.

<sup>51</sup> Una relación de este viaje se conserva en el MNM, ms. 208. Entre los diversos trabajos sobre este tema destacan el de Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*; Landín Carrasco y Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat...”, pp. 725-788; y Buchet, *La decouverte de Tahiti...*

pañá y la segunda para llevar a cabo el proyectado asentamiento en la isla de San Carlos. Los preparativos de la *Santa Rosalía* concluyeron a mediados de marzo, e incluyeron no sólo los usuales trabajos de maestranza sino el completar su dotación con gente del *Peruano* y de la *Águila*. De ese modo, a mediados de marzo el capitán de navío Domonte pudo hacerse a la mar con destino a Cádiz.<sup>52</sup> La travesía directa le tomó cinco meses, y si bien se presentaron algunos casos de escorbuto a partir de las Azores, sólo tuvo que lamentar la muerte de un artillero, así como de dos vicuñas y un guanaco que se remitían para el rey.<sup>53</sup>

Los preparativos para la misión de la *Águila* tomaron algo más de tiempo, y sólo estuvo lista en septiembre, habiendo completado su dotación con gente del *Peruano*.<sup>54</sup> Como señaló José Amich, quien habiendo sido piloto de la Armada y participaba en la expedición como misionero franciscano:<sup>55</sup>

estando ya para salir la fragata, recibió el Virrey aviso del Gobierno de España en que se le participaba haber llegado a la Corte noticia de haber estado los Ingleses en una isla del Océano Pacífico, llamada por ellos la isla del Rey Jorge, y por los naturales Otahetí... y le ordenaban mandase reconocer la dicha isla. El Virrey tuvo secreta esta expedición, y prosiguió la habilitación de la fragata, corriendo la voz de que solamente se iba al reconocimiento de la isla de San Carlos.

Para facilitar la misión de la *Águila* se embarcó en ella al piloto Juan de Hervé y a dos misioneros franciscanos del Colegio de Ocopa, el ya mencionado José Amich y Juan Bonamo. Estos últimos debían llevar un diario detallado, hacer observaciones y velar por que se diera buen trato a los nativos, procurando convencer a cuatro o cinco de ellos, preferentemente jóvenes, para que pasaran a Lima para ser instruidos en la fe y en la cultura española, de modo de facilitar el contacto con su pueblo.

<sup>52</sup> AGS-Marina, legajo 414, docs. 589 y 590, Somaglia a Arriaga, Lima 12/3/1772.

<sup>53</sup> Ídem, legajo 414, doc. 610, Domonte, extracto de navegación; y doc. 611, Domonte a Arriaga, Cádiz 10/8/1772.

<sup>54</sup> Ídem, legajo 414, doc. 619, Somaglia a Arriaga, Lima, 26/9/1772.

<sup>55</sup> Bernardino Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el Oriente del Perú*, III, pp. 46-61.

Subsistía el problema del idioma, pues si bien durante la estada en la isla de Pascua se había podido preparar un glosario, era necesario encontrar una manera eficaz para poder cumplir con la tarea de evangelizar a los nativos y someterlos plenamente a la autoridad real. Quizá se pueda vincular a este tema la noticia que da el alférez Raimundo Bonacorsi en su diario de este viaje sobre la presencia de algunos indígenas peruanos en el *Águila*,<sup>56</sup> pero ninguna otra fuente menciona este hecho. Pese a ello, es un tema que merece ser investigado con mayor profundidad, tratando de determinar el pueblo o pueblos de origen de los referidos nativos y el motivo de su inclusión en la expedición. También se embarcó una cantidad considerable de obsequios para los isleños de San Carlos, a fin de ganar su voluntad para apoyar el asentamiento que se pensaba establecer en dicha isla.<sup>57</sup>

Concluido su aprestamiento, la fragata zarpó del Callao a finales de septiembre de 1772, y a diez leguas del puerto el capitán de fragata Bonechea pudo abrir las instrucciones selladas del virrey Amat que le daban libertad para dirigirse primero en busca de Tahití o a reconocer San Carlos. Luego de consultar con sus oficiales, determinó poner proa hacia el oeste en busca de la isla más lejana. Tras navegar cuatro semanas en esa dirección, el 28 de octubre arribaron al archipiélago de Tuamutú, avistando primero la isla de Tauere, a la que se bautizó San Simón y Judas; y luego a las islas Haraiki (San Quintín) y Aana (Todos los Santos). Cinco días después de cruzar el referido archipiélago, el 6 de noviembre la fragata llegó a Mehetía, “y le dimos el nombre de San Christobal, por la semejanza que su cerro tiene con el San Christobal de Lima”,<sup>58</sup> empleando ese día en una vana busca de un fondeadero adecuado. El segundo día volvieron a enviar un bote con esa misión, siendo acompañado esta vez por cinco canoas de los nativos, en las que finalmente pudieron saltar a tierra.<sup>59</sup> Otro grupo también logró desembarcar y recorrer parte de la isla, encontrándose en todo momento rodeado por varios nativos. Al retornar al bote, tres de estos los acompañaron y se ofrecieron a guiar a la fragata hacia Tahití. Si bien dos de ellos se arrepintieron antes que ésta zarpara, el tercero

<sup>56</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, II, p. 63.

<sup>57</sup> Ídem, I, pp. 241-242, 247-249, 263-278.

<sup>58</sup> Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 55.

<sup>59</sup> Fernando Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas del Perú, siglos XVII y XVIII*, II, p. 65.

permaneció a bordo e indicó que la isla que Bonechea estaba buscando se encontraba donde se ponía el Sol.<sup>60</sup>

Finalmente, en la mañana del 8 de noviembre de 1772 se avistó Tahití, iniciándose luego la búsqueda de un fondeadero aparente. Esto último no resultó tan simple como se había supuesto, y sólo el día 12 uno de los botes enviados con esa tarea encontró un lugar que parecía adecuado. Al día siguiente, Bonechea y sus oficiales se reunieron para evaluar el tema del fondeadero, acordando volverlo a reconocer en la mañana del 14. Para entonces la fragata se encontraba algo más al norte de la actual Hitiaa, pero al poner proa hacia el sur

a las diez del día estando a dos millas de tierra, repentinamente nos hallamos sobre una restinga de peñas de poco agua; varó la fragata cerca de la popa, y aunque no había marejada alguna, al tocar el timón se rompió la caña en pedazos... dio un encontrón con una peña por la banda de babor.<sup>61</sup>

Tras varias horas en ese trance, la *Águila* pudo ponerse a flote y finalmente el 19 fondeó en un puerto denominado Tautira por los naturales, al que se bautizó con el nombre de la fragata. De inmediato Bonechea dispuso que el buzo inspeccionara el casco, encontrando que si bien había sido dañada la sobrequilla y se habían perdido parte del forro y algunos elementos más, la varadura no comprometía la estructura ni la seguridad de su nave.<sup>62</sup>

Semanas más tarde se sabría de que la evaluación no había sido correcta. Mientras tanto, a la par de hacer algunas reparaciones a la fragata, y labrar una caña de respeto para el timón, un mastelero para la sobremesana y una verga de gavia, Bonechea despachó un bote al mando del teniente Tomás Gayangos para que reconociera el contorno de la isla. Acompañado por el padre Amich y por Máximo Rodríguez, un soldado de infantería de marina que habría de convertirse en el mejor conocedor de la lengua y la cultura tahitiana, Gayangos cumplió su labor entre el 5 y el 10 de diciembre, desembarcando en diversos puntos para entablar contacto con los nativos. En ese recorrido por la

<sup>60</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, I, pp. 285-297.

<sup>61</sup> Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 57.

<sup>62</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, I, pp. 297-303.

isla encontraron una vieja hacha inglesa, un pedazo de navaja francesa y un trozo de jerga, levantando además valiosa información que luego se tradujo en el magnífico plano elaborado por el alférez de fragata y piloto Juan de Hervé que se conserva en el Archivo General de Indias.<sup>63</sup>

Atraídos por la presencia de la nave española, numerosos nativos subieron a bordo, al punto que “hubo día que fue preciso al comandante y oficiales bajarse a comer en la Santa Bárbara para dexar libre a los Indios la Cámara”.<sup>64</sup> Esa amistosa relación facilitó elaborar un glosario de su lengua y convencer a cuatro de ellos para que se embarcaran para pasar a Lima y poder servir posteriormente como intérpretes. Con ellos a bordo, así como con diversas semillas y brotes de plantas, Bonechea zarpó el 20 de diciembre de 1772 con dirección a Morea (Santo Domingo), isla que fue reconocida hasta el 22 antes de poner proa hacia Valparaíso, desde donde planeaba continuar con la segunda parte de su misión.<sup>65</sup>

El arribo al puerto chileno se produjo el 21 de febrero de 1773, iniciándose de inmediato el reaprovisionamiento y las reparaciones al casco, pues durante la travesía se había incrementado de manera notoria el ingreso de agua por la popa. Mientras se efectuaban estos trabajos Bonechea trató de despachar hacia el Callao a los cuatro nativos que había embarcado en Tahití, pero cuando se les informó de ello:<sup>66</sup>

se levantó entre los cuatro tal llanto a gritos creídos los llevaban a matar para comerlos, que se halló por conveniente en otra junta como la antecedente de sosegarlos diciéndoles era jocosa la proposición, lo que causó a dos de ellos a enfermar de cuidado, y porque temo se precipiten, me hallo determinado a que sigan en mi compañía...

A principios de abril Bonechea volvió a hacerse a la mar, esta vez en dirección a San Carlos, pero el ingreso de agua se fue incrementando a partir

<sup>63</sup> Ídem, I, pp. 309-325. Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, pp. 23-45. Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas...*, II, pp. 65-68. AGI, MP-Perú Chile, 52.

<sup>64</sup> Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 84. Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas...*, p. 69.

<sup>65</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, I, pp. 250-254, xxx.

<sup>66</sup> AGS-Marina, legajo 415, doc. 429, Bonechea a Arriaga, *Águila*, Valparaíso 8/3/1773.

del 16, al punto que, con acuerdo de una junta de oficiales efectuada una semana más tarde, decidió suspender esa parte de la expedición y dirigirse al Callao, a donde arribó a fines de mayo de 1773.<sup>67</sup>

Pese a no haber cumplido totalmente con el propósito del viaje, sus resultados fueron importantes. Se había establecido una buena relación con los tahitianos, tres de ellos habían llegado a Lima –el cuarto falleció en Valparaíso–<sup>68</sup> y ayudarían en posteriores contactos; habiéndose también levantado valiosa información cartográfica y descartado la presencia de un asentamiento británico, al menos por el momento. Por otro lado, algunas de las plantas traídas prosperarían en el Perú, siendo una de ellas el hoy llamado plátano de la isla.<sup>69</sup>

A su arribo al Callao la *Águila* fue reconocida por una junta de la Maestranza, la que recomendó realizar diversos trabajos, entre ellos colocar dos curvas en la bodega y en la despensa, dos portas en la santabárbara, dos medios baos en la despensa y debajo del castillo de proa, hacer dos vergas para gavia y mesana, recorrer cubiertas y costados, “y descubrir la quilla para ver lo que haya resultado de la varada que acaeció a dicho buque en su viaje”.<sup>70</sup>

Para que la fragata pudiese dar la quilla era necesario descargarla completamente. Dada la ausencia de un ambiente apropiado para almacenar todo lo que llevaba, se propuso la compra de la fragata mercante *San Joseph* para que sirviera de depósito tanto a la *Águila* como a otros buques que necesitaran dar la quilla. Aprobada esta propuesta el 19 de julio de 1773, los trabajos de reparación de la nave de Bonechea se iniciaron de inmediato.<sup>71</sup>

Poco antes del arribo de la *Águila* habían ingresado al Callao las fragatas *Industria* y *Liebre*, y la urca afragatada *Nuestra Señora de Monserrat*, que habían zarpado de Cádiz el 19 de noviembre 1772 con repuestos navales de diverso género, incluyendo clavazón, madera, alquitrán, 24 anclas de

<sup>67</sup> Ídem, legajo 416, doc. 721, Somaglia a Arriaga, Lima 7/6/1773. Landín Carrasco y Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat...”, pp. 747-755. Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 88. Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, II, pp. 88-89.

<sup>68</sup> Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas...*, II, p. 69.

<sup>69</sup> Enrique Carrión Ordoñez, “Expediciones en el Pacífico y etimología ultramarina en el siglo XVIII”, pp. 21-30.

<sup>70</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, Somaglia a los oficiales de la Real Hacienda de Lima, Lima, 19/6/1773.

<sup>71</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, libro 1.

diverso tamaño y peso, así como pertrechos para las defensas del puerto.<sup>72</sup> Las naves se habían separado al doblar el cabo de Hornos, siendo la *Industria* la primera en arribar al Callao, a finales de marzo, sin reportar muertos ni enfermos a bordo.<sup>73</sup> Distinta fue la suerte de sus consortes, pues la *Liebre* fondeó en el Callao una semana después, reportando cinco muertos durante la travesía y 35 enfermos a bordo; mientras que la *Montserrat*, al mando del teniente de navío Manuel Valcárcel, se vio obligada a arribar a Concepción a fines de abril por tener más de 75 hombres con escorbuto. Tras varias semanas en ese puerto, repuesta la gente y los víveres, volvió a hacerse a la mar a principios de junio y finalmente ingresó al Callao tras 15 días de navegación.<sup>74</sup> La *Montserrat* había sido construida poco antes en Ferrol y cabe distinguirla de una goleta del mismo nombre que tomó parte en un viaje de exploración en Chiloé en 1769 al mando de Francisco Machado.<sup>75</sup>

La *Industria* y la *Liebre* permanecieron poco tiempo en el apostadero, zarpando de regreso a España en enero de 1774 con pasajeros y más de 2 000 000 de pesos cada una. La travesía no presentó mayores contratiempos y ambas naves arribaron a Cádiz a finales de mayo.<sup>76</sup>

Seis meses antes había salido del puerto gaditano con destino al Callao el navío *San Pedro de Alcántara*, al mando del capitán de navío Pedro Colarte, con varios pasajeros, 4 000 quintales de hierro para vender en el mercado limeño, y azogue para atender las crecientes demandas de la minería peruana.<sup>77</sup> La travesía no presentó mayores inconvenientes hasta marzo de 1774, cuando en sus repetidos intentos por doblar el cabo de Hornos, en los que alcanzó los 61°19' Sur, perdió parte de la arboladura. Ante esta situación,

<sup>72</sup> AGS-Marina, legajo 414, doc. 479, Isla de León 20/10/1772, relación de lo embarcado para Lima; doc. 503, estado de salida de la *Liebre*; doc. 504, estado de salida de la *Industria*; doc. 505, estado de salida de la *Montserrat*.

<sup>73</sup> AGS-Marina, legajo 415, doc. 431, Cisneros a Arriaga, Callao 6/4/1773.

<sup>74</sup> AGS-Marina, legajo 415, doc. 432, Giral a Arriaga, Callao 7/4/1774; doc. 433, Valcárcel a Arriaga, Concepción 15/5/1773; doc. 435, Valcárcel a Arriaga, Callao 22/8/1773. MNM, ms 68, doc. 113.

<sup>75</sup> MNM, ms. 165, doc. 1.

<sup>76</sup> AGS-Marina, legajo 416, doc. 731, Hidalgo a Arriaga, Cádiz 31/5/1774, estado de ambas fragatas. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 1.

<sup>77</sup> AGS-Marina, legajo 415, doc. 423, Colarte a Arriaga, a la vela 15/11/1773, estado en que sale a navegar; doc. 426, Amat a Arriaga, Lima 3/10/1774.

y la creciente escases de víveres y agua, Colarte no tuvo más opción que dirigirse a Montevideo, a donde arribó a principios de mayo con más de 300 de los 530 hombres que tenía a bordo con síntomas de escorbuto.<sup>78</sup>

Las reparaciones en este apostadero demandaron varios meses y consumieron unos 70000 pesos, pero al acabar noviembre finalmente el *San Pedro de Alcántara* pudo reiniciar su travesía.<sup>79</sup> Esta vez dobló el Cabo sin mayores contratiempos, arribando al Callao a mediados de febrero de 1775 con unos setenta enfermos a bordo.<sup>80</sup> Cinco meses antes la *Águila* había vuelto a zarpar hacia Tahití.

### Segundo viaje a Tahití

Como ya se señaló, el viaje realizado por Bonechea y sus hombres en 1772 no había podido cumplir con todos sus objetivos, por lo que el 26 de octubre del siguiente año se emitió una real orden disponiendo que se organizara una nueva expedición a Tahití y San Carlos. Amat designó nuevamente a la fragata *Águila*, cuyas reparaciones concluyeron en mayo de 1774, iniciando de inmediato sus preparativos para la comisión que iba a emprender. Al igual que en el viaje precedente, se embarcaron dos misioneros franciscanos, los padres Gerónimo Clota y Narciso González, acompañados del ya mencionado soldado Máximo Rodríguez, en calidad de intérprete, y de los dos tahitianos que habían sobrevivido a su estadía en la capital peruana: Tomás Pautu y Manuel Teituanui –el tercero había fallecido de viruela–.<sup>81</sup> Los referidos misioneros y el intérprete debían quedarse en Tahití durante un año, lapso durante el cual se esperaba que la mayoría de los nativos abrazara la fe cristiana, preparando así el terreno para establecer un asentamiento español

<sup>78</sup> AGS-Marina, legajo 416, doc. 754, Camino a Arriaga, Montevideo 3/5/1774; doc. 755, Colarte a Arriaga, Montevideo 5/5/1774.

<sup>79</sup> AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 644, Camino a Arriaga, Montevideo 5/12/1774; doc. 643, Camino a Arriaga, Montevideo 6/1/1775; doc. 650, Bernardo de Alcalá, Montevideo 2/12/1774, estado en que sale el *San Pedro*.

<sup>80</sup> AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 894, Colarte a Arriaga, Callao 19/2/1775; doc. 895, Somaglia a Arriaga, Lima 20/2/1775.

<sup>81</sup> Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas...*, II, p. 73.

en la isla. Para su estancia se construyó una casa portátil y se adquirieron varios animales y víveres para su consumo, todo lo cual debía ser transportado a Tahití en el pailebote *San Miguel*, alias *Júpiter*, de propiedad de Juan Malo de Molina y Joseph de Andía y Valera, alquilado con ese propósito en septiembre de 1774.<sup>82</sup>

A este pequeño buque se le hicieron algunos trabajos en el entrepuente para "asegurarse el ganado vacuno y demás animales que conduce de transporte a la dicha isla",<sup>83</sup> que sumaban unos 30 cuadrúpedos de diversas especies y 78 aves. No hemos podido averiguar cuál fue la suerte posterior del *Júpiter*, pero sospechamos que corresponde a la embarcación que algún tiempo después se perdió en la playa de Miranaves, a una milla del fondeadero del Callao.<sup>84</sup>

Concluidos los preparativos, las naves zarparon el 20 de septiembre de 1774 hacia la lejana Tahití. Habiéndose separado luego de un par de semanas de navegación, a finales de octubre alcanzaron el archipiélago de Tuamutú, y el 2 de noviembre la *Águila* arribó a Anaa (Todos los Santos), donde se pudo establecer contacto amistoso con los nativos luego que Tomás Pautu calmara su inicial reticencia y agresividad.<sup>85</sup> Bonechea permaneció diez días en dicha isla, en una infructuosa espera del *Júpiter*, pasando el 13 a Mehetía (San Cristóbal), donde su nave fue reconocida por los nativos. Como muestra de buena voluntad hacia los tahitianos, accedió a llevar a cinco o seis de ellos que por diversos motivos no habían podido volver a su isla, arribando finalmente a su destino el 14 de noviembre. Cinco días antes el *Júpiter* había llegado a la isla, habiendo reconocido la parte sur de la misma en busca de un lugar aparente para bajar los animales que habían sobrevivido a la travesía.<sup>86</sup> Reunidas ambas naves, permanecieron en la boca del puerto de la Magdalena hasta el 27 de noviembre, cuando finalmente pudieron fondear en Fatutira, puerto que bautizaron como Santísima Trinidad y que luego sería conocido como Santa Cruz.

<sup>82</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, 223. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, docs. 3242 y 3244.

<sup>83</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, recibo firmado por Andía 19/9/1774 y doc. 3239.

<sup>84</sup> MNM, ms. 208, f. 28. AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946, f. 53v.

<sup>85</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, II, pp. 112-113.

<sup>86</sup> Ídem, II, pp. 117-119, 242. MNM, ms. 208.

Al igual que en el viaje precedente, los expedicionarios fueron bien acogidos por los nativos, y los *eri* o jefes locales aceptaron que los misioneros permanecieran en la isla y que levantaran una casa para dicho efecto. Una partida fue destinada a cortar madera para facilitar la erección de la casa portátil, labor en la que falleció el marinero Manuel Vásquez, el 6 de diciembre, al caerle encima un cocotero, siendo enterrado al lado de la casa que levantaba.<sup>87</sup>

Buscando no sólo ganar la voluntad de los nativos, sino que “en todos tiempos conste, ser dicha isla descubierta entre todas las Naciones por nuestro Católico Rey y Señor”,<sup>88</sup> se distribuyó entre ellos 100 aros en forma de zarcillos en torno a monedas de un real, otros 100 en torno a monedas de medio real y 50 anzuelos de cadena. Pese a las estrictas órdenes que se habían impartido para evitar problemas con los tahitianos, no tardaron en presentarse algunos actos de mala conducta que fueron sancionados enérgicamente por Bonechea. El 11 de diciembre un grupo de nativos se rebeló contra el *eri* local, llevándolo a montar una expedición de represalia. Temiendo que en medio de la lucha se pudiera atacar la casa de los misioneros, Bonechea dispuso que un grupo de infantes de marina pasara a tierra para protegerla, y que el intérprete Máximo Rodríguez procurase seguir al *eri* para conocer la forma como peleaban.<sup>89</sup>

El 5 de enero de 1775 Bonechea llevó a cabo la ceremonia de toma de posesión de la isla a nombre de Carlos III e inauguró la casa de los misioneros, delante de la cual quedó plantada una cruz con el nombre del monarca inscrita en ella. En ese mismo acto, muy posiblemente sin comprender plenamente de qué se trataba, los jefes locales aceptaron sujetarse a la soberanía española y suscribieron un acuerdo en tal sentido.<sup>90</sup>

Entre el 7 y el 13 de ese mes la *Águila* reconoció otras islas cercanas, entre ellas Orayatea (Raiatea), y algunas del Grupo del Viento, retornando luego a Tahití.<sup>91</sup> En ese tránsito Bonechea cayó enfermo y el 18 le entregó el mando

<sup>87</sup> Francisco Mellén (editor), *Máximo Rodríguez, españoles en Tahití*, p. 62.

<sup>88</sup> La lista de presentes embarcados para el segundo viaje puede verse en AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, doc. 397 y recibo del 17/9/1774.

<sup>89</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, II, 135-139.

<sup>90</sup> Ídem, II, pp. 157 y 467-468.

<sup>91</sup> Íbidem, II, pp. 159-164.

al teniente de navío Tomás de Gayangos, por sentirse completamente inhábil para seguir ejerciéndolo. Dos días después la fragata fondeó en el puerto de Santa Cruz, donde Bonechea falleció el 26 de enero de 1775.<sup>92</sup> Tras enterrar al jefe de la expedición, el día 28 Gayangos zarpó de regreso al Callao con la *Águila* y el *Júpiter*.

En Tahití quedaron los dos misioneros, el intérprete y el marinero de la fragata Francisco Pérez, cuya función era apoyar a los religiosos en los temas domésticos. La expedición había cumplido con sus tareas primarias al tomar posesión formal de las islas, dejando a los misioneros para convertir a los nativos y estudiar su cultura, y además se había reconocido 41 islas cercanas. También se había embarcado a dos nativos –Puhoro y Barbarua– para que en Lima aprendieran la lengua castellana y fuesen instruidos en la religión católica, de manera de contribuir al esfuerzo de colonizar dicha isla.

Tras casi dos meses de navegación, el 24 de marzo las dos naves volvieron a perderse de vista, continuando independientemente con rumbo al Callao, a donde el día 8 de abril arribó la *Águila* y al día siguiente lo hizo el *Júpiter*. De esa manera se daba por concluida esta segunda expedición.<sup>93</sup>

Poco después, el 25 de ese mes, ingresó al puerto el navío *San Julián*, que había salido de Cádiz a mediados de noviembre de 1774 con 2 667 cajones de azogue para las siempre ávidas minas peruanas, además de carga diversa y varios pasajeros, entre ellos el capitán de milicias de los naturales del Perú Blas Túpac Amaru.<sup>94</sup> Para doblar el cabo de Hornos había tenido que bajar hasta los 61° Sur y enfrentar condiciones muy duras que le hicieron perder parte de la arboladura y del velamen, y al llegar al Callao tenía casi un tercio de su dotación enferma, reportando un solo muerto durante la travesía: el capitán Túpac Amaru.<sup>95</sup> Este último, al que todas las fuentes consultadas señalan como pariente cercano de José Gabriel Condorcanqui, cacique de Tungasuca, conocido poco después como el inca Túpac Amaru II, había viajado a España para pedir la supresión de la mita.<sup>96</sup>

<sup>92</sup> *Ibíd.*, I, p. I.

<sup>93</sup> MNM, ms. 208, “Relación Del viage hecho a la Ysla de Amat y sus adyacentes. Por Don Joseph de Andía y Varela. Año de 1774”.

<sup>94</sup> AGS-Marina, legajo 416, docs. 366 a 370, expedición de Cádiz al Callao del *San Julián*.

<sup>95</sup> *Ídem*, legajo 417-2, doc. 902, Osorno a Arriaga, Callao 20/5/1775.

<sup>96</sup> Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, VIII, p. 120.

La estada del *San Julián* en el Callao fue breve, pues en agosto de 1775 se dispuso que se alistara para retornar a España junto con el *San Pedro de Alcántara*.<sup>97</sup> Con más de 1 000 000 de pesos a bordo de cada navío, ambos buques zarparon a principios de diciembre y, si bien perdieron parte de su arboladura al doblar el cabo de Hornos, pudieron arribar a Cádiz a mediados de mayo del siguiente año.<sup>98</sup>

Mientras tanto, la situación en el Pacífico continuaba siendo incierta para los españoles, pues además de la creciente presencia británica en Polinesia, los rusos habían avanzado por Alaska. Lo primero obligó a perseverar en la idea de formar un asentamiento en Tahití, mientras que lo segundo llevó a establecer un apostadero naval en San Blas, puerto de la intendencia de Guadalajara. Veamos primero lo relativo a Tahití y luego las tempranas vinculaciones entre el apostadero de San Blas y el Callao.

### Tercer y último viaje a Tahití

En agosto de 1775, junto con la orden de partida de los navíos *San Julián* y *San Pedro de Alcántara*, el virrey Amat dispuso que la *Águila* se preparase para zarpar nuevamente hacia Tahití, que desde mayo se encontraba al mando del teniente de navío Cayetano de Lángara y Huarte.<sup>99</sup> Debidamente reparada, la fragata se hizo a la mar a fines del siguiente mes con víveres para los misioneros y llevando a uno de los nativos, pues el otro había fallecido en Lima.<sup>100</sup>

Tras un pasaje de 36 días, la *Águila* arribó al puerto de Santa Cruz a finales de octubre. Los misioneros no habían logrado avance alguno en su labor evan-

<sup>97</sup> AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 908, Somaglia a Arriaga, Lima 26/8/1775.

<sup>98</sup> Ídem, legajo 417-2, doc. 957, Osorno a Reggio, Cádiz 20/5/1776; docs. 961 y 962, Osorno a Castejón, Cádiz 20/5/1776; doc. 966, Colarte a Castejón, Cádiz 21/5/1776. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, libro 2.

<sup>99</sup> AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 899, Somaglia, Lima 20/4/1775.

<sup>100</sup> Ídem, legajo 417-2, doc. 910, Lángara a Arriaga, Callao 27/9/1775. Lleva de transporte para los religiosos en la isla 5 barricas de pallares, 3 de garbanzos, 4 de harina de trigo, 4 de id. maíz, 1 de azúcar, 1 de chocolate, 4 de arroz, 3 de quinua, 2 de lentejas, 1 de ajos, 1 de ají seco, 6 de bizcocho blanco, 8 de terciado, 2 de tocino, 2 de manteca, 336 velas, 1 botija de vinagre, 4 de miel, 1 de aceitunas, 8 de aceite, 6 de vino, 32 libras de cera, un cajón con 50 mazos de tabaco, cuchillos y otras herramientas, un barrilito de pólvora, otro de clavazón y otras varias herramientas.

gelizadora, malquistándose con los nativos, por lo que consideraban inútil persistir en ella. En consecuencia, le pidieron a Lángara que los recibiera a bordo para retornar al Callao. Distinta había sido la suerte del intérprete, quien había logrado establecer una buena relación con los tahitianos y explorado extensamente la isla. Si bien Lángara insistió en la necesidad de que ambos religiosos perseveraran en su misión, finalmente accedió a recibirlos a bordo, embarcando asimismo los pocos animales que aún quedaban así como madera cortada por los carpinteros de la fragata en el Cerro de las Palmas y en la punta de Ojtutira.<sup>101</sup>

Tras encomendar al *eri* local el cuidado de la casa de los misioneros, “con bancos, mesas, catres de cuarto y los embases inútiles”, la *Águila* zarpó hacia el Callao el 12 de noviembre, arribando a su destino a mediados de febrero de 1776.<sup>102</sup>

Los viajes realizados desde el Perú habían permitido descubrir y explorar varias islas polinesias,<sup>103</sup> reuniendo valiosa información cartográfica, etnográfica y botánica, llevando incluso a la introducción en América de algunos frutos tropicales y palabras que aún perduran en el castellano que se habla en el Perú.<sup>104</sup> También se encontró evidencia de la presencia británica y francesa, correspondiente no sólo a los viajes previos sino a la segunda y tercera estada de Cook en la isla, en julio de 1773 y abril de 1774, vale decir, entre la primera y segunda expedición despachadas por el virrey peruano.

El 12 de agosto de 1777 Cook llegó por tercera vez a Tahití, retirando la inscripción colocada en la cruz que señalaba que dicha isla era posesión española y reemplazándola por otra que indicaba la soberanía inglesa sobre la misma. Tras conocerse estos hechos en Madrid, y en el marco de la guerra que se había declarado a Gran Bretaña en 1779, en marzo de 1782 se ordenó al virrey Agustín de Jáuregui (1780-1784) enviar una persona competente a

<sup>101</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 9, cuaderno 1.

<sup>102</sup> Ídem, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, Libro 2.

<sup>103</sup> La lista de las islas descubiertas en estos viajes, con los nombres puestos por los españoles y sus actuales nombres es proporcionada por Landín Carrasco y Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat...”, y por el mismo Amancio Landín Carrasco, *España en el mar. Padrón de descubridores*, p. 335.

<sup>104</sup> Francisco Mellén Blanco, “Tahití. El diario de Máximo Rodríguez y sus copias”, p. 25. Carrión, “Expediciones en el Pacífico...”, pp. 21-29.

dicha isla para retirar la inscripción británica y restablecer la española.<sup>105</sup> Si bien Jáuregui contaba con algunos buques de la Real Armada estacionados en Talcahuano, no pudo disponer de ellos para llevar a cabo esa comisión, por lo que la referida orden le fue reiterada en 1784 y 1787 a su sucesor, Teodoro de Croix. Este se vio igualmente imposibilitado de disponer de dichas naves, pues ya habían recibido instrucciones de retornar a España, por lo que trató de despachar una embarcación del comercio o a la urca *Montserrat*, pero las limitaciones de la Real Hacienda impidieron que llevara a cabo su cometido.<sup>106</sup>

De esa manera, Tahití y las otras islas exploradas en el Pacífico no volvieron a ser visitadas desde el Callao. No obstante, algunos otros esfuerzos se llevaron a cabo desde México y también es pertinente señalar la presencia de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en Australia, Nueva Zelanda y Tonga en 1793. Pese a su importancia, dichos viajes salen del ámbito del presente trabajo y de las islas reconocidas en el periodo cubierto en este capítulo. Lo cierto es que los tahitianos guardaron buena memoria de la visita de la *Águila*, y sus tripulantes fueron referidos a Cook y a otros viajeros británicos posteriores como los *tata reema* (hombres de Lima).<sup>107</sup> Su relación fue particularmente estrecha con el intérprete Rodríguez, personaje que merece que incluyamos algunos datos sobre su vida a manera de apéndice a este capítulo. Igual tratamiento le daremos a algunos datos que hemos podido reunir sobre los nativos que llegaron a Lima.

Veamos ahora lo que sucedía en la costa del Noroeste, y la forma como el apostadero chalaco apoyó los esfuerzos exploratorios llevados a cabo desde el apostadero de San Blas.

### Vinculación con San Blas

La expansión rusa hacia el Este se inició a finales del siglo *xvi* como un esfuerzo privado que eventualmente obtuvo el apoyo estatal, alcanzando Kamchatka a mediados del siglo siguiente. El creciente comercio peletero con

<sup>105</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, II, pp. 405-406.

<sup>106</sup> Ídem, II, pp. 427-428. Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 249-252

<sup>107</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, III, p. xvii.

China impulsó nuevas exploraciones que llevaron a Vitus Bering y a otros exploradores a ir alcanzando la costa norteamericana. Pronto comenzaron a establecerse a lo largo de la misma, en un proceso que los llevaría a ocupar buena parte del litoral del actual estado norteamericano de Alaska. Estos hechos sólo fueron conocidos en Madrid hacia 1770, llevando a establecer un apostadero naval en San Blas de Nayarit para apoyar las misiones en California y detener ese avance extranjero en territorio que la corona española consideraba bajo su soberanía.

En 1774 el piloto Juan Pérez, con la recién construida fragata *Santiago*, había realizado un primer viaje exploratorio alcanzando los 55° Norte. Al año siguiente, habiendo arribado seis oficiales de marina para dotar el referido apostadero, el virrey novohispano Antonio de Bucareli volvió a despachar a la *Santiago*, acompañada esta vez por la goleta *Sonora*, al mando del teniente de navío Bruno de Hezeta y del teniente de fragata Juan Francisco de la Bodega y Quadra, respectivamente. La nueva expedición reconoció varios puntos de la costa y en la rada que bautizaron con el nombre de Bucareli varios tripulantes del *Sonora* fueron atacados y muertos por los nativos. Pese a ello, continuaron subiendo a lo largo de la costa hasta que se separaron a la altura de los 49° 30' Norte. La fragata retornó a Monterrey, mientras que la pequeña goleta persistió en su labor exploratoria llegando a los 57° 20' Norte antes de poner proa hacia Monterrey.

Tras informar a Madrid de los resultados de este viaje, Bucareli recibió instrucciones de organizar una nueva expedición cuyo objetivo sería reconocer la costa hasta los 60° Norte. Sin embargo, considerando que los buques disponibles debían ser empleados para atender las crecientes necesidades de abastecimiento de las misiones establecidas en la Alta California, optó por mandar a construir en Guayaquil dos fragatas de mayor porte y resistencia para que llevaran a cabo la misión encomendada. Por diversos motivos sus planes cambiaron a fines de 1776, cuando se determinó enviar al Callao al recién ascendido teniente de navío Bodega y Quadra con la misión de comprar una fragata en el puerto peruano.<sup>108</sup>

En cumplimiento a sus instrucciones, el 28 de diciembre de 1776 Bodega salió de San Blas hacia la ciudad de México en compañía del alférez graduado

<sup>108</sup> Michael Edward Thurman, "The Naval Department of San Blas: 1767-1797", pp. 163-166.

de fragata José de Cañizares. En la capital del virreinato permanecieron hasta el 5 de marzo, cuando emprendieron el camino a Acapulco, donde se embarcó en la fragata mercante *Fénix*, que estaba pronta a salir hacia Paita conduciendo a José Antonio Areche, nombrado visitador general del Perú, Chile y Río de la Plata. Mientras se completaban los preparativos para el zarpe, con la ayuda de Areche y Cañizares, Bodega elaboró un plano de la bahía y los alrededores:<sup>109</sup>

por ver si se encontraba algún terreno capaz en donde formar otra nueva ciudad para que sus habitantes lograsen de más robustez y tranquilidad, pues las epidemias que la contagian y continuos terremotos que la arruinan obliga a sus vecinos a desamparar sus casas al regreso de la nao, y solo habitarlas en la estación que se mantiene en el puerto por ser el único recurso que tiene para su subsistencia.

El zarpe se produjo a fines de marzo de 1777, y luego de seis semanas de navegación Bodega y Areche desembarcaron en Paita. Los ocho días que permanecieron en esa localidad, aguardando las literas y mulas para el largo viaje terrestre hasta Lima, fueron empleados por Bodega para sondear y levantar un plano del puerto, describiendo además la población y sus necesidades defensivas.<sup>110</sup> Finalmente, a mediados de junio arribaron a la capital del virreinato. Bodega y Quadra retornaba a su ciudad natal tras largos años de ausencia, presentándose de inmediato ante el virrey Guirior para informarle de su cometido. Con su apoyo, pasó al Callao para inspeccionar las embarcaciones presentes, pero no encontró aparente ninguna de ellas. De su previa estada en el Callao, entre 1769 y 1772 a bordo del *Septentrión*, recordaba a la fragata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita* (nombre que usaremos en adelante), considerando que podía llenar sus expectativas. Sin embargo, como dicha nave se encontraba en Chile, debió esperar tres meses hasta su retorno, lapso que empleó en levantar un plano del puerto y reconocer las inmediaciones, desde La Chira hasta Ancón.<sup>111</sup>

Finalmente, en agosto arribó la *Favorita*, siendo de inmediato inspeccionada por Bodega, quien si bien conversó sobre el precio de la nave con su

<sup>109</sup> Archivo General de la Nación, México, California vol. 8, expediente 4, ff. 109-129. El plano corresponde al f. 113 y se encuentra en la mapoteca bajo la signatura 3193.

<sup>110</sup> Ídem, el plano se encuentra en la mapoteca bajo la signatura 3194.

<sup>111</sup> Ídem, f. 131, el plano está en la mapoteca bajo la signatura 3195.

dueño, Joseph Joaquín de Ostolaza, también pidió al virrey que la Junta de Marina la valorizara.<sup>112</sup>

La *Favorita* había sido construida en San Carlos de Chiloé, y tenía 193 toneladas de porte, 84 pies de quilla, 96 de eslora, 24 de manga y 12 de puntal. El informe de los carpinteros y calafates de la escuadra que la inspeccionaron indicó que debía hacerse una serie de modificaciones a la fragata, valorizándola en 26 000 pesos, y estimando que los trabajos necesarios para que cumpla su cometido exploratorio requerirían entre 20 000 y 22 000 pesos adicionales. Con esa información, y luego de que Bodega acordara con el propietario pagarle 25 000 pesos por su nave, la Junta de Marina recomendó efectuar la compra, lo que fue aprobado por Guirior el 9 de septiembre. De inmediato se inició su habilitación para “resistir los vientos y mares que son frecuentes en alturas considerables, y armarla cuando no perfectamente en guerra, lo preciso para causar algún respeto a aquellos naturales”.<sup>113</sup>

El virrey Guirior también dispuso que el brigadier Somaglia le brindara a Bodega todos los auxilios de los almacenes y maestranza del Callao, y que la Real Hacienda entregase 15 000 pesos adicionales al tesorero de la escuadra para el pago de los referidos trabajos y la compra de los materiales necesarios.

Las obras se iniciaron el 15 de septiembre y luego de tres meses, el 19 de diciembre de 1777, la *Favorita* pudo zarpar hacia San Blas con una dotación de tres oficiales y 49 tripulantes, a los que se sumaban tres criados y tres pasajeros que se dirigían a España, entre ellos el comerciante Alberto de la Bodega y Quadra, hermano menor del comandante. Entre los tripulantes figura uno natural de Tepic y otro de Filipinas, mientras que entre los criados hay uno natural de San Blas y otro de Lima. La fragata había sido armada con ocho cañones de 4 libras y ocho pedreros de 3 y 2 libras, llevaba 20 fusiles, 40 pistolas e igual número de espadas, transportando además seis cañones de 4 libras, 13 pedreros, cuatro anclas y cuatro anclotes para la fragata *Nueva Galicia* y los paquebotes del apostadero de San Blas.<sup>114</sup>

<sup>112</sup> Ídem, ff. 137-142.

<sup>113</sup> Ídem, ff. 116-129.

<sup>114</sup> Ídem, ff. 132-136. AGMAB, CA-8118, legajo 101. AGS-Marina, legajo 419, doc. 446, Bodega a Castejón, Lima 9/12/1777; doc. 447, Lima 19/12/1777, estado en que sale a navegar la *Favorita*; doc. 449, Somaglia a Castejón, Lima 9/1/1778.

Conforme señaló el virrey Manuel de Guirior en su memoria de gobierno:<sup>115</sup>

La fragata nombrada la *Favorita*, que siendo del comercio de estos mares, fue aquí comprada por cuenta del Real erario de Méjico, para servir en el departamento de San Blas, fue conducida a este destino bajo el mando de D. Francisco de la Bodega y Quadra, y se le dieron catorce cañones de bronce de a cuatro, pedreros, balas y otras armas de que debe haber quedado razón, que será fácil darse a V.E.

Si bien la intención inicial de Bodega había sido recalar en las Galápagos, la necesidad de arribar a San Blas lo más pronto posible para poder llevar a cabo un viaje de exploración en 1778 lo llevó a dejar de lado esa idea y poner rumbo directo a su destino. De ese modo, fondeó en San Blas en la noche del 21 de febrero de 1778, señalando que:<sup>116</sup>

No solo logré la satisfacción en esta comisión de haber conducido una fragata que con dificultad se encontraba otra de iguales propiedades para el destino, sino que conseguí ser el primero que desde el puerto de Callao de Lima hiciese viaje a San Blas, sin más noticia que mi vigilancia y continuo cuidado, pues la carta construida por monsieur Bellin tuve que corregirla en todas sus partes, y dar a luz una desde Callao hasta el cabo de San Lucas con la derrota que debe practicarse, y los planos de los puertos Acapulco, Payta y Lima, donde estuve con la discreción que consideré más útil y necesaria.

También llevó flores y plantas del Perú, pero el clima de San Blas no permitió que prosperaran.<sup>117</sup>

Dada la notoria insalubridad del puerto novohispano, había escasez de personal calificado, especialmente pilotos, aspecto que fue aliviado en parte en 1778 cuando se envió del Callao a Josef Tovar y Tamariz y a Juan Pantoja y Arriaga. Este último había estudiado en el Colegio de San Telmo y en 1770, tras completar su formación, pasó al Callao donde sirvió hasta

<sup>115</sup> Lorente, *Relación de los virreyes...*, III, p. 109.

<sup>116</sup> AGI, Estado 38, doc. 15.

<sup>117</sup> Thurman, "The Naval Department of San Blas...", p. 193.

1777, cuando se le confirió el título de pilotín. Al parecer, ambos llegaron a San Blas poco después de la *Favorita*,<sup>118</sup> llevando a cabo una prolífica labor en ese departamento. Entre sus trabajos destaca un plano de ese puerto datado en 1785 y el reconocimiento y plano de San Diego, fechado en 1782.

Al mando de la *Favorita*, Bodega tomaría parte en un nuevo viaje exploratorio a órdenes del teniente de navío Ignacio de Arteaga, comandante de la fragata *Princesa*, zarpando de San Blas el 11 de febrero de 1779. Ambas naves lograron alcanzar los 61° Norte, bordeando la costa de Alaska hasta las actuales islas Outer, Rabbit y Ragged, al extremo oeste de la península de Kenai. En ese punto dieron por concluida la expedición y pusieron proa primero a San Francisco, a donde arribaron a mediados de septiembre; y tras permanecer dos meses y medio en dicho lugar, ingresaron a San Blas el 17 de noviembre.

La *Favorita* continuó prestando servicios en San Blas hasta 1788, realizando ocho viajes más a los presidios de San Francisco, Loreto, San Diego y Santa Bárbara, al mando de los ya mencionados pilotos Tovar y Pantoja, además de Juan Agustín de Echevarría y José de Cañizares. Finalmente, en 1790 se le desguazó.<sup>119</sup>

### El contrabando de Somaglia

A mediados de diciembre de 1775, poco después de que el *San Julián* y el *San Pedro de Alcántara* zarparan del Callao, salió de Cádiz hacia ese puerto peruano el navío *Astuto* con 4 000 quintales de azogue, 1 500 fusiles y carga diversa.<sup>120</sup> Al mando del brigadier Juan Antonio Mozo, la travesía le tomó cinco meses y seis días, en los que murieron 11 hombres, arribando a su destino a mediados de mayo de 1776 con la cuarta parte de su dotación enferma.<sup>121</sup>

Tres meses después, a mediados de julio, el teniente general de la Armada Manuel de Guirior relevó a Manuel de Amat como virrey del Perú. Una de

<sup>118</sup> Ídem, pp. 164 y 208.

<sup>119</sup> MNM, ms. 127, ff. 239 y 239v.

<sup>120</sup> ACS-Marina, legajo 417-2, doc. 931, Ruiz Puente a Arriaga, Isla de León 12/12/1775; doc. 935, Mozo, 9/12/1775, estado al zarpe.

<sup>121</sup> Ídem, legajo 417-2, doc. 950, Somaglia a Arriaga, Lima 22/5/1776.

sus primeras medidas fue disponer que el *Peruano* se preparase para salir a Europa al mando del brigadier Mozo, sobre quien señaló

que aunque es oficial de mérito, me ha parecido más propio y conveniente que varíe a este destino, de el del mando del *Astuto*, para que quede de comandante aquí el brigadier Josef de Somaglia para el establecimiento de las ordenanzas, su cumplimiento y su firme conservación.<sup>122</sup>

Concluido su apresto, el *Peruano* zarpó a principios de noviembre con más de 1 000 000 de pesos registrados<sup>123</sup> y con el saliente virrey Amat y su familia.<sup>124</sup> Como cosa curiosa, cabe señalar que al día siguiente de salir del Callao se encontró a cuatro polizontes. Dos de ellos eran los afrodescendientes Manuel Arias y Joseph Antonio, el primero esclavo y el segundo no se sabe; a los que se sumaban un muchacho y un cholo de oficio zapatero, que al parecer se embarcaron con ánimo de ver Europa.<sup>125</sup> El viaje no presentó mayores contratiempos, arribando a Cádiz en abril de 1777.

Cuatro meses antes había vuelto a salir de ese puerto con destino al Callao el *San Pedro de Alcántara*, en conserva con el navío de registro *Aquiles*. Al mando del capitán de navío Manuel Fernández de Bedoya, el *San Pedro de Alcántara* llevaba 4 000 quintales de azogue, 3 000 bayonetas regulares, 1 000 lanceadas, además de varios millares de espadas y sables, así como otro material para las tropas virreinales.<sup>126</sup> La travesía no presentó mayores problemas hasta alcanzar los 61° 30' Sur, cuando la falta de viento lo detuvo varios días. Pronto comenzaron a escasear los víveres y con ello se incrementó el número de enfermos y se produjeron los primeros decesos. Bedoya intentó recalar en Concepción, Valparaíso y Coquimbo, pero nuevamente los vientos le jugaron una mala pasada. Lo cierto es que arribó al Callao a

<sup>122</sup> Ídem, legajo 417-2, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776

<sup>123</sup> Ídem, legajo 417-2, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776. Alfredo Sáenz-Rico Urbina, "Consideraciones sobre la integridad del virrey Amat en el gobierno del Perú", p. 100.

<sup>124</sup> AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 953, Somaglia a Arriaga, Lima 14/8/1776; legajo 418, doc. 713, real orden, Madrid 9/12/1777, aprobando la permuta. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina. Navíos 9, libro del *San José el Peruano*.

<sup>125</sup> AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 701, Mozo a Castejón, Cádiz 10/4/1777.

<sup>126</sup> Ídem, legajo 417-2, docs. 1002 y 1004, Madrid 10 y 14/12/1776; doc. 1027, Cádiz 4/1/1777, estado al zarpe del *San Pedro de Alcántara*; doc. 472, estado al arribo al Callao, 17/6/1777.

mediados de junio habiendo muerto durante la travesía 55 de los casi 500 hombres con que había salido de España. Según refirió Somaglia el número de enfermos que traía a bordo era excesivo, “en términos de no haber quedado a su bordo a la fecha de esta más que treinta hombres sanos”.<sup>127</sup>

Cerca de 250 hombres pasaron al hospital de Bellavista, falleciendo 42 de ellos en los dos días siguientes a su arribo. Dada la poca gente hábil que había quedado a bordo, se asignó personal del *Astuto* para realizar las faenas diarias del *San Pedro de Alcántara*, pero pronto comenzaron a presentarse síntomas de enfermedad también entre esta gente.<sup>128</sup>

Tan alta tasa de morbilidad, atribuida por Bedoya a la falta de dietas a partir de la isla de los Estados, no fue bien recibida en la Secretaría de Marina, que consideraba que tanto el comandante como los oficiales habían fallado al no haber arribado a los puertos chilenos en busca de refresco.<sup>129</sup>

Los primeros días de junio, poco antes del arribo del *San Pedro de Alcántara*, la *Montserrat* fue despachada a Guayaquil para traer maderas que serían usadas en la carena de la *Águila*, cuyo estado no le permitía dirigirse a dicho puerto para ser recorrida. Para facilitar la selección de maderas en Guayaquil el carpintero Simón Maltés fue enviado a ese puerto en la fragata mercante *Soledad*.<sup>130</sup> También debía traer mangle para proteger el camino al Callao, que había quedado inundado al salirse el mar el 15 de diciembre de 1776.<sup>131</sup> Para que la urca tuviese mayor capacidad de carga se le retiró parte de la artillería, dejándole sólo diez cañones de 6 libras y dos pedreros de 2.<sup>132</sup> La comisión se cumplió sin mayores novedades y la *Montserrat* estuvo de regreso en el Callao a finales de diciembre.<sup>133</sup> Sin embargo, durante su ausencia se consideró que el estado de la *Águila* no justificaba volver a repararla, optándose por rematarla. Este proceso dio por

<sup>127</sup> Ídem, legajo 419-1, doc. 467, Bedoya a Castejón, *San Pedro*, Callao, 20/6/1777; doc. 465. Somaglia a Castejón, Lima 20/6/1777.

<sup>128</sup> Ídem, legajo 419-1, doc. 466, Somaglia a Castejón, Lima 18/6/1777; doc. 473, Somaglia a Castejón, Lima 19/7/1777.

<sup>129</sup> Ídem, legajo 419-1, doc. 471, Guirior a Gálvez, Lima 20/6/1777.

<sup>130</sup> Ídem, legajo 418, doc. 715, Somaglia a Castejón, Lima 1/5/1777.

<sup>131</sup> Guirior, *Memoria de gobierno...*, p. 106. AGMAB, CA 811/206.

<sup>132</sup> AGS-Marina, legajo 418, doc. 716, Somaglia a Castejón, Lima 7/6/1777; doc. 717, Somaglia a Castejón, Callao 2/6/1777.

<sup>133</sup> Ídem, legajo 419-1, doc. 455, Somaglia a Castejón, Lima 8/1/1778.

comprador a Francisco Fragua, quien pagó 34 000 pesos, suma que sería remitida a España para la construcción de otra nave más adecuada para navegar en la Mar del Sur.<sup>134</sup>

Ante la necesidad de enviar el situado a Panamá, en enero de 1778 el virrey Guirior dispuso que se incorporara al servicio naval la goleta *Nuestra Señora del Pilar*, conocida también como *Princesa de Aragón*, que zarpó a mediados de febrero con 400 000 pesos a bordo.<sup>135</sup>

Ya a finales de 1777, en septiembre, Guirior había dispuesto que Somaglia se alistara para retornar a España con el *Astuto*.<sup>136</sup> Abierto el registro en enero siguiente, a mediados de marzo zarpó en conserva con el navío mercante *Aquiles*, llevando a bordo más de 3 000 000 de pesos en oro, plata y piedras preciosas, además de frutos diversos, y el dinero de la venta de la *Águila*. También transportaba una veintena de pasajeros, totalizando unas 450 almas a bordo.<sup>137</sup>

El 17 de julio de 1778, encontrándose cerca del cabo de San Vicente, el *Astuto* se puso al habla con la urca holandesa *Zelden Rust* transbordándole un monto no precisado de oro y plata que había sido embarcado de contrabando en el Callao. Poco después la nave holandesa fue capturada por un buque británico y con ella se perdió también el referido cargamento.<sup>138</sup> El tema fue prontamente conocido por las autoridades españolas y tras las averiguaciones del caso Somaglia quedó sometido a arresto y fue enjuiciado, de resultas de lo cual en 1781 se le privó de su empleo. Por su parte, el capitán de fragata Cayetano de Lángara, segundo comandante del navío, y sus oficiales fueron severamente reprendidos por no haberse opuesto de manera enérgica a que el serení fuese empleado para efectuar dicho contrabando.

<sup>134</sup> Landín Carrasco y Sánchez Masiá "Los viajes promovidos por el virrey Amat...", p. 732. Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, II, pp. 398-400.

<sup>135</sup> AGS-Marina, legajo 419-1, doc. 459, Somaglia a Castejón, Lima 11/1/1778; doc. 462, Lima 14/2/1778, estado en que sale la goleta.

<sup>136</sup> Ídem, legajo 418, doc. 709, Somaglia a Castejón, Lima 25/9/1777.

<sup>137</sup> Ídem, legajo 419-1, doc. 495, Paulino Domínguez, Lima 12/3/1778, carga que conduce el navío; doc. 500, Somaglia, Cádiz 20/7/1778, estado al arribo. Martín Fernández Navarrete, *Biblioteca Marítima Española*, II, p. 159. Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 62, 67-68.

<sup>138</sup> The National Archives, Kew Gardens, Londres, High Court of Admiralty (en adelante HCA) 32/491.

También fueron sancionados el maestro de plata Paulino Domínguez y el contra maestre primero Tomás Cortés.<sup>139</sup>

El incidente llevó a que, en octubre de 1778, se dispusiera que los virreyes tuviesen más cuidado con el embarco de caudales en buques de la Real Armada.<sup>140</sup>

Al zarpe del *Astuto* quedaron en el Callao el *San Pedro de Alcántara* y la urca *Montserrat*, arribando pocos días después el navío *Peruano*, que al mando del capitán de navío José de Córdoba Ramos había salido de Cádiz a fines de octubre de 1777 conduciendo 4 000 quintales de azogue y carga diversa, así como a algunos pasajeros, entre ellos los botánicos Joseph Dombey, Hipólito Ruiz Ópez y José Antonio Pavón y Jiménez, y los dibujantes Joseph Brunete e Isidro Gálvez, miembros de una expedición hispano-francesa que debía permanecer en el Perú durante cuatro años.<sup>141</sup>

Para entonces la situación internacional se había vuelto a complicar, y pronto España se vería envuelta en una nueva guerra contra Gran Bretaña.

Los nueve años cubiertos están signados por los esfuerzos que se llevan a cabo desde el apostadero del Callao para reafirmar el control español en el Pacífico Sur. El asentamiento de franceses y británicos en Malvinas, seguido por la presencia de naves de esos países en Oceanía y de los rusos en Alaska, dio lugar al envío de varias naves a la zona, que lograron constituir una respetable división al mando del brigadier José de Somaglia.

Como parte de esa reacción, se realizaron cuatro expediciones a Oceanía con la intención de reafirmar la soberanía española en varias islas y establecer asentamientos en Pascua y Tahití. Si bien se logró hacer lo primero, resultó imposible llevar a cabo lo segundo debido esencialmente a las crecientes dificultades económicas del Estado español en general, y del virreinato peruano en particular. Este hecho parece indicarnos dos cosas, mientras que la Real Armada podía concentrar una fuerza significativa en el Pacífico Sur y llevar a cabo viajes relativamente prolongados desde el Callao,

<sup>139</sup> AGMAB, Cuerpo General, legajo 620/1172.

<sup>140</sup> Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 62, 67-68.

<sup>141</sup> AGS-Marina, legajo 418, doc. 682, Córdoba, Cádiz 19/10/1777, estado al zarpe; doc. 696, Ruiz Puente a Castejón, Isla de León 4/11/1777; legajo 419-1, docs. 516 y 521, Córdoba a Castejón, Callao 13/4/1778; doc. 523, Bedoya a Castejón, Lima 11/4/1778.

el aparato estatal que le servía de sustento comenzaba a mostrar evidencias de agotamiento. Esta situación se tornaría más notoria en las décadas siguientes, pese a los esfuerzos llevados a cabo en la costa del Noroeste americano para detener el avance ruso. En síntesis, la capacidad española de continuar expandiendo su presencia fuera de los ámbitos americanos consolidados resultaba crecientemente menor.

Fue también en este periodo (enero de 1772) que se produjo un conato de rebelión en la división del capitán de navío González de Arce. Tales situaciones, críticas como suelen ser, también se presentaron en otras armadas, siendo quizá el caso más notable el del gran motín naval británico de 1797, en plena guerra contra la Francia Revolucionaria. En consecuencia, no se trataba de un acto único en su género, pero sí evidenciaba las dificultades de mantener la disciplina a bordo, especialmente cuando se veían afectados los salarios de la tripulación.

Por otro lado, la forma como fue debelado dicho conato por el virrey Amat deja en claro el poder que la autoridad virreinal llegaba a ejercer sobre la Real Armada, lo motivaba una tácita desaprobación por actuar en un ámbito en el que no tenía competencia. Los medios navales en la zona estaban sujetos sólo en determinados aspectos a esa autoridad, conservando su autonomía en otros, entre ellos los referidos al mantenimiento de la disciplina. Pero tanto Amat como varios de sus sucesores no estaban dispuestos a aceptar esta limitación a su poder, lo que habría de generar numerosas fricciones entre el virrey y el comandante de marina.

Las vinculaciones con el apostadero de San Blas de Nayarit muestran la importancia del Callao como puerto de acopio y redistribución de los medios enviados desde España en apoyo al esfuerzo por preservar la costa del Noroeste. Esta labor se incrementaría en las décadas siguientes, cuando dicho apoyo se brindó también al apostadero de Manila. Lamentablemente, por la creciente debilidad del aparato estatal hispano que ya hemos referido, ambos esfuerzos fueron limitados.

Los temas de salubridad, ya mencionados en el capítulo precedente, se tornaron críticos en este periodo, especialmente en aquellos buques que realizaban una travesía directa desde España hasta el Callao, como fueron los casos del *Astuto* y del *San Pedro de Alcántara*. Esto llevó al establecimiento de un hospital naval en el pueblo de Bellavista, que unido a los almacenes

de marina, levantados donde antes habían estado los de la Armada del Mar del Sur, constituían las instalaciones de apoyo del apostadero.

Finalmente, el escandaloso contrabando llevado a cabo por Somaglia evidencia un tipo de actividad ilegal vinculado al transporte de caudales públicos y privados que realizaba la Real Armada. Este era un tema complejo, y es posible que hayan existido otros casos de contrabando que no fueron descubiertos. Pero, al margen de ello, con ese tipo de transporte las naves reales prestaban un valioso servicio tanto a la Real Hacienda como a los comerciantes, especialmente en tiempos de guerra, contribuyendo de ese modo a la dinámica económica del virreinato.

## Apéndices

### *Tahitianos en Lima*

Ocho fueron los tahitianos que se embarcaron en la fragata *Águila* y el bergantín *Júpiter* con destino al Perú. En el primer viaje vinieron cuatro, “los dos grandes como de edad de treinta años, otro mocetón de edad de diez y ocho años vino voluntario, y un muchacho de trece años con beneplácito de su padre”.<sup>142</sup> El mayor era Pautu, que tenía entre 33 o 32 años, seguido por Tipitipia, entre 26 y 28 años, venía luego Heiao o Ogeillau, de 18 a 20, y Teituanui que tenía entre 10 y 12 años. Durante el viaje hacia Valparaíso se les dieron los nombres cristianos de Tomás, José, Francisco y Manuel, respectivamente.<sup>143</sup> En el segundo viaje fueron varios los nativos que deseaban venir al Perú, pero sólo se aceptó en la *Águila* a “dos que habían sido escogidos, el uno por ser muy práctico de todas las islas que están al Este, llamado Paloro, y el otro llamado Barbarua, por ser de los más principales de la isla de Orayatea, y cuñado del Eri Otu, por cuyo empeño se le admitió”.<sup>144</sup> Otros dos, Matarua y Pujoro, fueron embarcados en el *Júpiter*.<sup>145</sup> De estos cuatro,

<sup>142</sup> Diario de Amich [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 85].

<sup>143</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, I, p. 342; II, p. 63.

<sup>144</sup> Diario de los misioneros Clota y González [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 119].

<sup>145</sup> MNM, ms. 208, ff. 92v-93, 95v.

dos fallecieron en Lima, uno retornó en el tercer viaje y otro permaneció en la capital peruana.<sup>146</sup>

De los seis que hemos podido identificar, Tipitipia o José falleció en marzo de 1773, en Valparaíso, “de indigestión, a que sobrevino calentura maligna”.<sup>147</sup> Los otros fueron alojados en el palacio del virrey, recibieron diversos regalos, especialmente ropa, espadas y armas, así como rosarios, medallas y otros elementos religiosos.<sup>148</sup> De ellos, Heiao murió víctima de viruela en el Hospital de San Andrés, el 2 de septiembre de 1773, habiendo sido bautizado cinco días antes como Francisco José Amat.<sup>149</sup> Barbarua falleció en el mismo hospital el 30 de junio de 1775, pocas semanas después de arribar al Callao, habiendo abrazado la fe católica con el nombre de Carlos.<sup>150</sup>

Según un testimonio contemporáneo, Pautu y Teituanui, los dos sobrevivientes del primer viaje, fueron bautizados en la Catedral de Lima a las 8 de la noche del 11 de octubre de 1773. Sin embargo, tenemos algunas dudas sobre la fecha y lugar de bautizo, pues el archivo parroquial correspondiente no conserva el registro de ese evento. Lo cierto es que Pautu fue bautizado como Tomás Amat, mientras que su joven compañero fue llamado Manuel Amat. Los padrinos fueron dos sobrinos del virrey: Antonio y José Amat y Rocaberti, teniente coronel de la plaza del Callao y comandante del batallón de Dragones, respectivamente. El mismo 11 de octubre recibieron la confirmación de manos del arzobispo de Lima, Antonio Parada, siendo sus padrinos Balerio Gasols, capitán de la guardia del virrey, y José Aramburú y Morales, párroco de la catedral.<sup>151</sup>

El otro tahitiano, Paloro o Puhoro, fue bautizado entre mayo y septiembre de 1775 con el nombre de José, zarpando de regreso a su isla natal en el tercer y último viaje de la fragata *Águila*.<sup>152</sup>

<sup>146</sup> Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 335.

<sup>147</sup> Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 88.

<sup>148</sup> Amat, *Memoria de gobierno*, p. 332. Diario de los misioneros, 9/1/1775, [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, pp. 115-116].

<sup>149</sup> Parroquia del Sagrario, Lima, libro de defunciones n° 9, f. 61v, 2/9/1773.

<sup>150</sup> Ídem, f. 83, 30/6/1775.

<sup>151</sup> Mellén, *Máximo Rodríguez...*, pp. 12-13, 225-226, 228.

<sup>152</sup> Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 335.

Ya de regreso en Tahití, primero Pautu [Tomás Amat] y luego Teituanui [Manuel Amat] abandonaron a los franciscanos y se reunieron con los suyos, tema que es referido tanto en el diario de los misioneros como en el de Máximo Rodríguez. Lo cierto es que en la última visita de Cook a la isla, en 1777, el cirujano del *Discovery* sólo reporta la presencia de dos isleños que habían estado en Lima, uno de los cuales es mencionado como Tiarraboo. En 1789 Paloro seguía vivo, siendo reportada su presencia tanto por el capitán William Bligh, de la *Bounty*, como por el teniente George Mortimer, del *Mercury*.<sup>153</sup>

### *Máximo Rodríguez*

La suerte de estos nativos estuvo muy vinculada a la del joven soldado de la Compañía de Marina del Callao Máximo Fernando Rodríguez de los Reyes.<sup>154</sup> Nacido en Lima hacia 1750, fue hijo de Bruno Rodríguez y María Concepción de los Reyes, ambos naturales de Carhuaz. Al parecer, la suya fue una familia numerosa y gozó de cierta posición económica en esa zona de Ancash.<sup>155</sup> Ingresó al servicio real en 1767 como soldado en la Compañía de Marina del Callao, siendo destinado a la guarnición del navío *Peruano* cuando dicha nave zarpó del Callao hacia Cádiz el 28 de octubre de ese año llevando a los jesuitas expulsados del virreinato.<sup>156</sup> En el puerto gaditano, Rodríguez fue desembarcado y junto con los otros miembros de su compañía pasó a servir en los batallones de marina del departamento de Cartagena, retornando al Callao en 1769 en el *Astuto*.<sup>157</sup>

Pasó después al navío *San Lorenzo*, a bordo del cual tomó parte en el viaje a la isla de San Carlos, donde inició su aprendizaje de lenguas polinesias,

<sup>153</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, III, p. xvii, nota 1, I, p. xxxv.

<sup>154</sup> AGN, escribano Antonio Luque, PN 591, ff. 325 y 480-481v.

<sup>155</sup> Ídem, PN 384, ff. 204-209. Memorial de Máximo Rodríguez, Lima 27/3/1788 [Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, III, pp. 214-218. Mellén, "Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...", pp. 31-33].

<sup>156</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4, Callao, 28/10/1767, estado de fuerza del *San Joseph* al zarpe.

<sup>157</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 5, libros 1 y 2; Supremo Gobierno, ●ficios al Virrey, legajo 4.

mejorando sus conocimientos de las mismas en el primer viaje de la *Águila* a Tahití, al punto que en mayo de 1773 fue presentado al virrey Amat por el capitán de fragata Bonechea, junto con los tres nativos que habían sobrevivido a la travesía. Luego que el virrey quedara convencido de las habilidades de Rodríguez para comunicarse con los tahitianos, dispuso que desembarque y pase al palacio como “encargado del cuidado e instrucción de los naturales de la Isla Amat que existen en esta capital”.<sup>158</sup> Permaneció destacado en ese servicio hasta el 15 de septiembre de 1774, elaborando en ese lapso un valioso diccionario español-tahitiano, con ayuda del piloto Juan de Hervé.<sup>159</sup> En esa fecha volvió a embarcarse en la fragata *Águila* junto con Pautu y Teituanui, para emprender un nuevo viaje a Tahití, donde habría de permanecer diez meses.

Durante su larga estada en esa isla, Rodríguez hizo repetidas expediciones por tierra y mar. Los nativos lo llamaban Merteemo, llegando a ser “muy querido por ellos [...] se convirtió en el más notable de los españoles”.<sup>160</sup> Al parecer, parte de esa notoriedad se debió a sus vinculaciones con las mujeres tahitianas, con las que habría llegado a tener descendencia “que ocupó más tarde la tierra de Toparai”.<sup>161</sup> Además, escribió un valioso diario que ha sido publicado en inglés, francés y castellano, por constituir una fuente etnográfica de primer orden y de mejor calidad que el escrito por los dos franciscanos que compartieron su estada en Tahití.<sup>162</sup> Rodríguez tuvo algunas diferencias con esos sacerdotes, conforme se desprende de su diario, el cual pudo culminar no sin ciertas dificultades, viéndose a veces obligado a escribir con tinta elaborada por él mismo.<sup>163</sup>

A su retorno al Perú el virrey Amat lo premió con un puesto en la Compañía de Alabarderos, compuesta por unos 50 hombres a los que se había

<sup>158</sup> AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, docs. 52 y ss., entre junio de 1773 y el 15/9/1774.

<sup>159</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, II, p. 4.

<sup>160</sup> Ídem, III, p. XVII, nota 1.

<sup>161</sup> Información proporcionada por Flora Devatine a Francisco Mellén [“Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...”, p. 32, nota 10].

<sup>162</sup> MNM, ms. 705. Mellén, *Máximo Rodríguez...* El diario de los misioneros fue publicado por Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III.

<sup>163</sup> Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti...*, III, pp. 215-216.

distinguido con ese nombramiento, pues junto con la Compañía de Lanzas y Arcabuces constituían la guardia del virrey. Por la misma fecha, Rodríguez remitió a Amat una copia de su diario, acompañada de un extracto, donde se incluían los ritos, usos y costumbres de los isleños, así como un vocabulario y una gramática tahitiana. Lamentablemente, a excepción del diario, todos los otros documentos desaparecieron sin llegar a manos de Amat, quien ya estaba de partida hacia España.<sup>164</sup>

Promovido a subteniente en octubre de 1788, poco tiempo después cesó en su empleo y se vio forzado a realizar algunos negocios para sostener a la familia que había formado con María Catalina de Soto, con quien llegó a tener 14 hijos antes de quedar viudo a mediados de 1802. Si bien tuvo la desgracia de perder a 11 de ellos antes de que alcanzaran la adultez, no le fue mal en los negocios, al punto que su esposa pudo contar con algunos esclavos.<sup>165</sup> Máximo Rodríguez contrajo segundas nupcias en agosto de 1803 con Juana Villalba de Sotelo,<sup>166</sup> dotándola con 1 000 pesos y “un anillo de valor de doscientos y tantos compuesto de diamantes brillantes”, que en ese momento no llegaba a constituir un décimo de su fortuna.<sup>167</sup> Su mejora social se evidenció al encontrarlo como testigo del matrimonio del conde de Lurigancho.<sup>168</sup> Nuestro personaje tuvo al menos cuatro hijos más en su segundo matrimonio, falleciendo entre septiembre de 1819 y 1824.<sup>169</sup>

<sup>164</sup> Ídem, p. 216.

<sup>165</sup> AGN, notario Antonio Luque, PN 591, ff. 325, 669v-70, 692v-93. Su primer testamento fue otorgado el 27/8/1794, y para esa época vivían sus hijos Manuel, Antonio, Justo, Francisca Solano, Petronila y Francisca Rodríguez y Soto, y su esposa estaba embarazada.

<sup>166</sup> Parroquia del Sagrario, Lima, Libro de matrimonios 11 (1785-1838), f. 122. La novia, nacida en Andahuaylas, era hija de Antonio Villalba y Tomasa Arias de Sotelo.

<sup>167</sup> AGN, notario Emeterio Andrés Valenciano, PN 72B, ff. 978-79.

<sup>168</sup> Parroquia del Sagrario, Lima, Libro de matrimonios 11 (1785-1838), f. 122.

<sup>169</sup> No hemos ubicado la fecha exacta de su deceso, pero su tercer y último testamento está fechado el 8/7/1819, y el 7/9/1819 su esposa vende un negrito sin hacer mención alguna a su esposo [AGN, notario Pedro Cardenal, PN 131, ff. 141-143v, 173]. Sus hijos con Juana Villalba fueron Manuel Antonio (nacido en 1804), Juan Pablo (fallecido antes de 1819), María Candelaria de la Purificación (1810) y otro que nació en 1820.