



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 4

La escuadra de Vacaro (1777-1786)

Entre 1779 y 1783 España sostuvo una nueva guerra con Gran Bretaña, lo que llevó a desplegar una fuerza naval en el Pacífico. Tanto los antecedentes de este despliegue como sus secuelas son analizados en este capítulo, cubriendo así el gobierno de tres virreyes: Manuel de Guirior y Portal de Huarte (1776-1780), Agustín de Jáuregui y Aldecoa (1780-1784) y Teodoro de Croix (1784-1790).

Como parte de su carrera naval, el virrey Guirior había estado en el Perú entre 1743 y 1745 como mayor de órdenes de la escuadra del brigadier José A. Pizarro, y había sido virrey de Nueva Granada antes de ocupar ese cargo en Lima. Su gobierno no fue fácil, pues además de las dificultades económicas generadas por la creación del virreinato del Río de la Plata (1776) y por la declaración del Libre Comercio entre los puertos españoles y americanos (1778), tuvo serias diferencias con José Antonio Areche, visitador general del Perú, Chile y Río de la Plata, las mismas que eventualmente contribuyeron a su destitución.¹ Su sucesor, Jáuregui, debió enfrentar tanto el levantamiento de José Gabriel Túpac Amaru (1780-1781) como la persistente amenaza de una incursión naval británica en el Pacífico, estacionando para ello a las fuerzas navales disponibles en el sur del continente. Finalmente, a la par de llevar a cabo una serie de reformas administrativas, el virrey Croix debió asumir la costosa labor de preparar y despachar de retorno a España a dichas fuerzas navales.

¹ Eulogio Zuidarde Huarte, "Don Manuel de Guirior, teniente general de la Real Armada", pp. 53-55.

Guerra con Gran Bretaña

En 1776 13 de las colonias que los británicos habían establecido en Norteamérica se rebelaron contra su metrópoli, iniciándose una guerra que habría de prolongarse siete años hasta que finalmente el gobierno de Londres reconoció su independencia. Buscando debilitar a su vieja rival, Francia apoyó a los rebeldes y en febrero de 1778 declaró la guerra a Gran Bretaña. España también apoyó a las colonias rebeldes pero sólo se decidió a declararle la guerra a Gran Bretaña el 22 de junio de 1779, una vez que Francia comprometiera su apoyo para recuperar Gibraltar y Menorca mediante la renovación del Tercer Pacto de Familia.

Las campañas sobre ambas plazas corrieron diferente suerte, pues mientras Menorca capituló en 1782, Gibraltar resistió los dos sitios a los que fue sometida. Pero las operaciones españolas también se extendieron a América del Norte, donde Bernardo de Gálvez logró expulsar a las fuerzas británicas a lo largo del Mississippi y tomar Pensacola, lo que permitió que al final de la Guerra Florida retornara a control español. Asimismo, se logró expulsar a los británicos que se habían establecido en la zona de Yucatán, contribuyendo el virreinato peruano a ese esfuerzo con recursos y armas remitidos a través de la Capitanía General de Guatemala.²

En el Atlántico Sur, en 1774 los británicos abandonaron la pequeña guarnición establecida en Malvinas tres años antes, cuando España aceptó que restablecieran su asentamiento en ese archipiélago.³ Pero la guerra generó una creciente presencia de naves y corsarios británicos en esa zona, afectando no sólo el comercio sino también creando la amenaza de nuevas incursiones en el Pacífico Sur. Asimismo, detuvo el esfuerzo exploratorio hacia el noroeste americano, conducido desde San Blas por un reducido grupo de oficiales, entre los que destacó el ya mencionado limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

En enero de 1778, aun antes de que estallara el conflicto, el gobierno de Madrid había instruido al virrey Guirior para que, "sin causar gastos

² Thomas E. Chavez, *Spain and the Independence of the United States: an intrinsic gift*, pp. 151 y 253.

³ Freedman, *The Oficial History...*, p. 5.

extraordinarios”, tomase medidas para defender las plazas del virreinato. En cumplimiento a dichas disposiciones, en septiembre de ese mismo año se envió pólvora y munición a Chiloé, cuyo puerto de San Carlos había comenzado a ser fortificado en 1777.⁴ Asimismo, en julio, poco después de que Somaglia saliera hacia España con el *Astuto*, se dispuso que los navíos *San Pedro de Alcántara* y *Peruano* permanecieran en el Pacífico,⁵ y simultáneamente Guirior le ordenaba a Bedoya, quien había sustituido a Somaglia en el mando de las naves del Callao, que “las tuviera a disposición de hacerse a la mar a la primera orden que le diera, y así subsistieran armados hasta que no haya el menor recelo de sospechar inquietudes”.⁶

La embarcación que estaba más urgida de reparaciones era la urca *Nuestra Señora de Monserrat*, para lo cual fue enviada a Guayaquil a principios de agosto de 1778. Tras varios meses en ese puerto, y luego de recalar en Paita para embarcar el bizcocho que se le había despachado del Callao, retornó a su puerto base a fines de marzo del siguiente año, trayendo además madera de construcción y otros efectos por cuenta de particulares.⁷

Algunos meses después de que la *Monserrat* saliera hacia Guayaquil, se dispuso que el *Peruano* pasara al sur para llevar el situado y 2 500 fusiles para Valparaíso, Valdivia y Juan Fernández.⁸

Según la práctica establecida por este superior gobierno [deberá] pasar al puerto de Valdivia en derecho, desembarcar allí los efectos que conduce y dirigirse para el de Valparaíso, tomar en él los víveres y demás encomiendas que deben estar prontas en diciembre de cada año y regresar al de Valdivia, salir de él para el de la Concepción, en donde ha de tomar el destacamento de tropa; y verificado transferirse para el de Valparaíso, recibir allí el situado y víveres y encaminarse a las islas de Juan Fernández, cuya comisión concluida, ha de restituirse al puerto que más le acomodare para verificarlo al del Callao.⁹

⁴ Guirior, *Memoria de gobierno...*, p. 106.

⁵ AGS-Marina, legajo 419-1, doc. 484, Madrid 25/7/1778; doc. 487, Bedoya a Castejón, Lima 5/2/1779.

⁶ Ídem, legajo 419-1, doc. 485, Guirior a Castejón, Lima 5/2/1779.

⁷ Ídem, legajo 419-1, doc. 457, Bedoya a Castejón, Lima 31/3/1779.

⁸ Ídem, legajo 419-1, doc. 531, Córdoba a Castejón, Callao 16/11/1778.

⁹ Ídem, legajo 419-1, doc. 530, Bedoya a Castejón, Lima 20/11/1778.

Córdoba cumplió cabalmente con ese complejo itinerario. Salió del Callao a mediados de noviembre, arribó a Valdivia a fines de diciembre, y a Valparaíso a mediados de enero de 1779, para retornar a Valdivia llevando al nuevo gobernador de esa plaza, Pedro Gregorio de Echenique.¹⁰ Tras recalar en Concepción, donde embarcó a la tropa que debía transportar a Juan Fernández, y recibir víveres en Valparaíso, arribó a Más a Tierra a mediados de abril. Pese a las malas condiciones de mar y a contar con una tripulación reducida (había zarpado del Callao con 286 hombres) logró desembarcar lo que había llevado y recibir a bordo a la relevada guarnición de la isla, pasando luego a Valparaíso donde dejó esa tropa y pudo finalmente retornar al Callao en el mes de junio.¹¹

A su arribo encontró en el puerto al navío *América*, que al mando del brigadier Antonio María Vacaro había salido de Cádiz a fines de noviembre de 1778 con 3 000 quintales de azogue y otros efectos, habiendo entrado al Callao a fines de abril siguiente.¹² Apenas un mes después se emitieron reales órdenes tanto al virrey Guirior como a Vacaro, como comandante de los bajeles de la Mar del Sur, indicándoles a ambos que a su recibo ya se habría declarado la guerra contra Gran Bretaña, y que debían proceder a alistar las naves de guerra y a armar otras en corso para atacar el comercio enemigo.¹³ Las referidas órdenes llegaron a Lima en septiembre de 1779 y la declaración de guerra fue publicada el 25 de ese mismo mes, pero recién el 21 de febrero de 1781 Guirior emitió un bando permitiendo armar corsarios contra los británicos.¹⁴

Al proclamarse la guerra se encontraban en el Callao los navíos *Peruano*, *San Pedro de Alcántara* y *América*, los dos primeros con dotaciones reducidas;¹⁵ mientras que la *Montserrat*, que había pasado a Puná para traer maderas, siempre necesarias para las refacciones de las naves, retornó a principios de

¹⁰ Ídem, legajo 419-1, doc. 531 bis, Córdoba a Castejón, Valparaíso 9/1/1779; docs. 532 y 533, Córdoba a Castejón, Valdivia 7/63/1779.

¹¹ Ídem, legajo 419-1, doc. 534, Córdoba a Castejón, Valparaíso 4/5/1779.

¹² Ídem, legajo 419-1, doc. 609, Vacaro a Castejón, Cádiz 21/11/1778.

¹³ Ídem, legajo 419-1, doc. 625, Vacaro a Castejón, Lima 5/12/1779.

¹⁴ Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 95-96.

¹⁵ AGS-Marina, legajo 419-1, doc. 635, Vacaro a Castejón, Lima 14/9/1779, estado de los navíos.

noviembre. Poco después, Guirior dispuso que Vacaro se preparara para zarpar con todas las naves hacia el sur para reconocer las zonas de posibles asentamientos británicos y estacionarse luego en Talcahuano, desde donde debía mantener una constante vigilancia de la zona e interceptar cualquier posible fuerza enemiga que intentara penetrar en el Pacífico.¹⁶

Luego de preparar todo lo necesario y embarcar armamento y pertrechos para las plazas de Chiloé, Valdivia, Concepción y Juan Fernández, la escuadra zarpó el 12 de enero de 1780. En el *América* se enviaban a Chiloé ocho cañones de bronce de 24 libras, dieciséis de hierro del mismo calibre y otros cinco más de bronce de 20 libras, además de pólvora y balería. En el *San Pedro de Alcántara* se remitían a Valdivia cinco cañones de 24 libras y el material correspondiente. En el *Peruano* se despacharon a Concepción pólvora y balas, así como 200 pares de pistolas. En la *Montserrat* se remitieron más piezas de artillería para Juan Fernández, a donde en octubre del año anterior se habían enviado ocho cañones de diversos calibres, con un sargento y un cabo para instruir a las milicias. Cumplidas sus comisiones particulares, las naves debían reunirse en Talcahuano.¹⁷

En el Callao quedaron la pequeña goleta *Princesa de Aragón* y el capitán de fragata José de Uribe para que asistiera al virrey en todo lo relativo a la Armada y al cuidado de los almacenes y barracas. Como parte de sus funciones, en marzo reconoció las naves existentes y recomendó fletar la fragata *Águila* y el paquebote *Merceditas*. La primera, que era la misma que había servido en la Real Armada hasta hacía poco, fue habilitada como nave de guerra y en conserva con el *Merceditas* zarparon a fines de junio de 1780 llevando auxilios para Guayaquil y Panamá.¹⁸ Si bien ambas plazas pertenecían al virreinato de Nueva Granada, en la práctica sólo podían ser asistidas y protegidas por el peruano, remitiéndose a la primera algunos artilleros con dos cañones de bronce de 12 libras, 19 de 8 y nueve de 6, un mortero de 12 libras y un pedrero de 15, así como 500 fusiles y 200 espadas, además de otro material de guerra; y a Panamá tanto el situado como 1 000 quintales de pólvora,

¹⁶ Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 108-109.

¹⁷ Ídem, pp. 108-109.

¹⁸ AGS-Marina, legajo 420, docs. 444 y 445, Uribe a Castejón, Callao 26/6/1780; 446, Callao 26/6/1780, estado en que sale el *Merceditas*; doc. 447, Lima 14/6/1780, contrata de fletamento de la *Águila*; doc. 448, Lima 8/5/1780, contrata de fletamento de la *Merceditas*.

que serían posteriormente aumentados con otros 1 000. Una vez cumplida esa comisión, las naves debían dirigirse a Realejo para adquirir hasta 10 000 pesos de brea y alquitrán, pasando luego a Paita para aprovisionarse de víveres, antes de reunirse con la escuadra en Talcahuano.¹⁹

Por otro lado, la *Princesa de Aragón* zarpó hacia Guayaquil para ser recorrida y a su regreso traer maderas al Callao, pasando luego a ponerse a órdenes de Vacaro. Su recorrido demoró más de lo previsto, y al llegar al Callao se determinó aparejarla como pailebote antes de que continuara con su viaje al sur, donde se consideraba sería de suma utilidad para explorar las islas del archipiélago de Chiloé.²⁰ Guirior también dispuso que todos los mercantes que salieran del Callao hacia Chile tocaran en Juan Fernández para informar de cualquier novedad al gobernador de Chile.

Cumplidas sus comisiones particulares las naves de Vacaro arribaron a Talcahuano en mayo de 1780, donde al mes siguiente ingresó la fragata *Santa Paula*, que al mando del capitán de navío Benito Antonio de Lira venía de Buenos Aires con artillería y pertrechos para fortalecer Realejo ante el avance británico por el río San Juan, que apuntaba a apoderarse del lago de Nicaragua, debiendo luego incorporarse a la escuadra de Vacaro. La *Santa Paula* pasó al Callao en septiembre, pero su estado obligó a someterla a extensas reparaciones por lo que se destinó a la fragata mercante *Nuestra Señora de Balvanera* para que continuara con esa comisión.²¹

Por otro lado, cumpliendo la real orden del 15 de marzo de 1780 que disponía reforzar a la escuadra de Vacaro con navíos de registro, el virrey Jáuregui decidió que se armara el *Aquiles*, que tiempo atrás había pertenecido a la Armada. De propiedad del teniente de navío Manuel Calvo, el *Aquiles* fue despachado a Valdivia con el situado, uniéndose luego a las naves en Talcahuano.

¹⁹ AGS-Marina, legajo 420, doc. 450, Vacaro a Castejón, Talcahuano 28/12/81780. Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 108, 110-111.

²⁰ Guirior, *Memoria de gobierno...*, p. 111. Agustín de Jáuregui, "Relación que hace el Excmo. Sr. D. Agustín de Jáuregui, virey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor Excmo. Sr. D. Teodoro de Croix, desde 20 de julio de 1780 hasta 3 de abril de 1784", en Sebastián Lorente (editor), *Relaciones de virreyes y audiencias que han gobernado el Perú*, III, en adelante Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, p. 196. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Lima, Vacaro a Valdés, 5/3/1784.

²¹ Jáuregui, *Memoria de gobierno*, p. 194. AGS-Marina, legajo 420, doc. 650, Lira a Castejón, Callao 24/8/1782; y doc. 651, Lira a Jáuregui, Lima 5/8/1782.

También se fletó el pequeño bergantín *Diligente*, pagando 200 pesos mensuales para que actuara como patache auxiliar.²² Este bergantín había llegado de La Coruña, incorporándose al servicio de la escuadra en mayo de 1781.²³

Cubierto el acceso al Pacífico por el extremo sur del continente, y apoyado a Guayaquil, Panamá y Realejo, el virrey peruano también recibió instrucciones de Madrid de remitir artillería al puerto mexicano de San Blas. Para ello, en junio de 1781 zarpó de dicho puerto la fragata *Santiago de Galicia* llevando azogue para las minas peruanas.²⁴ Luego de verse forzado a realizar urgentes reparaciones en Panamá, arribó al Callao en julio de 1782, zarpando de regreso en marzo siguiente con 16 cañones de 24 libras, 12 de 5 y 20 de 8, con sus respectivas cureñas.²⁵ La reparación de la *Santiago de Galicia* demandó 140 000 pesos.²⁶

La escuadra al mando de Vacaro habría de permanecer estacionada en Talcahuano durante tres años, realizando durante ese lapso diversos cruces entre dicho puerto, Juan Fernández, Valparaíso y Valdivia. Sin embargo, las condiciones en que las naves operaban eran difíciles por el limitado apoyo que podían recibir en su puerto base, y pronto comenzó a sentirse la necesidad de hacerles reparaciones mayores. Esto habría de generar una serie de roces entre Vacaro, el capitán general de Chile Tomás Álvarez de Acevedo y el virrey Jáuregui, pues mientras que el primero propuso insistentemente que su escuadra o al menos algunos buques invernaran en el Callao para poder mantener un nivel operacional adecuado, el segundo insistió en que se mantuvieran cruzando entre Valdivia, Juan Fernández, Chiloé y otros puntos;²⁷ y el tercero en que permaneciera en su estación.

Los pedidos de Vacaro para que la escuadra invernara en el Callao se registran en sus cartas al virrey Jáuregui de fechas 15 y 17 de enero, 19 de febrero, 29 de marzo, 25 de junio y 26 de julio de 1781; y del 12 de junio, 9 y 12 de septiembre, y 22 de diciembre del siguiente año. A todas ellas res-

²² Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, 195.

²³ AGS-Marina, legajo 422, doc. 458, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/5/1781.

²⁴ Archivo General de la Nación, México, Marina, vol. 49, exp. 67, ff. 125-126v, Ignacio de Arteaga a Mayorga, Tepic, 5/7/1781.

²⁵ Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, p. 195.

²⁶ Lohmann, *Siglos XVII y XVIII...*, p. 197.

²⁷ AGS-Marina, legajo 422, docs. 453-457, Vacaro a Castejón.

pondió el virrey negándose a aprobar dicho pedido, indicándole que debía reparar sus naves en Talcahuano o en el cercano astillero de San Vicente.²⁸

Este tema habría de generar severas críticas por parte de Jáuregui, muchas de las cuales han sido recogidas por algunos historiadores chilenos, entre ellos Barros Arana, quien señala que:²⁹

Esa división naval, sin embargo, no se hallaba en estado de entrar en combate con los marinos de la Gran Bretaña, hombres generalmente experimentados y provistos, además, de todos los elementos y recursos con que la ciencia y la industria habían dotado a sus poderosas naves.

Además de las dificultades logísticas, la escuadra de Vacaro también se vio afectada por una epidemia que azotó la zona de Talcahuano y Concepción entre 1779 y 1780, y que algunos han señalado se originó en sus naves.³⁰ En parte debido a ello y a las bajas que sufrió por enfermedad y desertión, la escuadra debió completar sus dotaciones con gente local, a la que Barros Arana describe como “un crecido número de vagos y de gente inquieta y pependciera, a la cual se pretendía corregir y utilizar bajo el régimen riguroso que se usaba en la marina de guerra”.³¹

En cuanto a las reparaciones de las naves, los argumentos de Vacaro nos parecen más sólidos que los de Jáuregui, pues mientras que el virrey consideraba que podían llevarse a cabo en Talcahuano o en el inmediato astillero de San Vicente, lo cierto es que entre ambas localidades sólo se contaba con ocho calafates, a comparación del centenar del que se podía disponer en el Callao. Naturalmente, tal situación afectó las condiciones de las naves, siendo plenamente justificable la preocupación de Vacaro ante la eventualidad de que tuviesen que entrar en acción.³²

²⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Jáuregui, Lima 16/2/1784, anexo 4 a Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784.

²⁹ Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, pp. 392-393.

³⁰ Arthur Robert Steele, *Flowers for the King. The Expedition of Ruiz and Pavon and the Flora of Peru*, p. 123.

³¹ Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, p. 393.

³² AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, secretario de Marina a Gálvez, El Pardo 10/2/1783; legajo 3, doc. 8, sobre arribo a Cádiz del *San Pedro de Alcántara*.

Los problemas de la escuadra habían comenzado durante la travesía hacia Talcahuano, en el curso de la cual el *San Pedro de Alcántara* dañó su timón y rindió su palo mayor. Si bien se hicieron reparaciones de emergencia, Vacaro consideró necesario que fuese al Callao para que se le reemplazara el mástil, pero el virrey Guirior le contestó que ante la inexistencia en el Callao de perchas apropiadas las había mandado cortar en Guayaquil y que tan pronto estuviesen listas se las remitiría a Talcahuano. La situación del *San Pedro de Alcántara* se tornó más complicada el 4 de julio de 1780, cuando un rayo terminó de inutilizar su palo mayor.³³ Imposibilitado de navegar en esas condiciones, este navío tuvo que permanecer en Talcahuano cuando a fines de octubre Vacaro zarpó con el resto de la escuadra hacia Valparaíso para recibir la tropa, el situado y los víveres destinados a Valdivia.³⁴

El estado del *San Pedro de Alcántara* debía ser realmente crítico, pues en las instrucciones de Vacaro a Bedoya le indica que, en caso de presentarse naves enemigas, debía pegarse a tierra lo más posible y conducir una vigorosa defensa, desembarcando parte de su artillería de la banda de tierra; y si viese que no se puede sostener, debía prender fuego a su nave y dedicarse a defender la costa para rechazar cualquier intento de desembarco enemigo.³⁵

Durante la estada de la escuadra en Valparaíso, que duró casi todo noviembre, falleció el capitán de fragata Valcárcel, siendo nombrado en su reemplazo el de igual grado Antonio Pérez de Meca, segundo del *Peruano*.³⁶

Tras cumplir con su comisión en Valdivia, la escuadra retornó al fondeadero de Talcahuano, con la novedad de haber rendido el mastelero del *Peruano*. Mientras se esperaban las perchas de repuesto prometidas por el virrey Guirior, en los primeros meses de 1781 se organizó una expedición al interior en la que participó el maestro carpintero del *América*, encontrando en las cercanías del volcán Callaqui pinos que tenían entre 26 y 30 metros de altura, con un diámetro cercano a los 70 centímetros, aparentes para la arboladura de las naves; así como otras maderas que también podían ser utilizadas a bordo. Al tener conocimiento de esto, en mayo de 1781 Vacaro comisionó al teniente

³³ AGS-Marina, legajo 422, docs. 440-442, noticias de la escuadra del sur al 17/2/1781; doc. 465, Vacaro a Castejón, Talcahuano 28/10/1780.

³⁴ Ídem, legajo 422, doc. 470, Vacaro a Castejón, Valparaíso 2/11/1780.

³⁵ Ídem, legajo 422, doc. 466, Vacaro a Bedoya, Talcahuano 2/10/1780, instrucciones.

³⁶ Ídem, legajo 422, doc. 472, Vacaro a Castejón, Valparaíso 27/11/1780.

de fragata Timoteo Pérez, de la *América*, para que procediera a abrir caminos y llevar a cabo el corte de las maderas, pero en el curso de esa comisión encontró algunas dificultades con los pehuenches. El comandante de fronteras, Ambrosio O'Higgins, logró apaciguarlos, pero la crudeza del invierno austral motivó que los trabajos se suspendieran a mediados de junio.³⁷ Estos se reiniciaron al llegar la primavera, y hacia finales de año se habían podido cortar algunas piezas que fueron trasladadas a Talcahuano bajo la protección de las tropas de O'Higgins, al mando del capitán de dragones Vicente Carvallo Goyeneche.³⁸

Para entonces, los miembros de la expedición botánica hispano-francesa, a la que nos hemos referido en el capítulo anterior, habían arribado a Concepción. Tras explorar el área donde se había efectuado el corte de árboles para la escuadra determinaron que los pinos existentes allí eran una especie nueva, llamada posteriormente *Araucaria*, la misma que se encontraba presente también en zonas más cercanas a Talcahuano.³⁹

La escasez de mano de obra local para los trabajos de mantenimiento de los buques había llevado a Vacaro, ya en enero de 1781, a pedir al virrey que la escuadra a su mando, o al menos parte de ella, retornara al Callao para pasar el invierno. Como luego reportaría, ante la crítica situación del *San Pedro de Alcántara*, que además había tocado fondo en Chiloé en el curso de una comisión a Valdivia,⁴⁰ en junta del 17 de marzo se acordó despacharlo al Callao "...por faltarle el mayor y tener quebrantados su timón y casco. No podía hacerse otra cosa, y si en ese estado hubiera estado otro buque también habría tenido que optarse por despacharlo".⁴¹

En cumplimiento al acuerdo de marina señalado, a fines de abril zarparon de Talcahuano el *San Pedro de Alcántara* y el *América*, que lo acompañó

³⁷ Ídem, legajo 422, doc. 531, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781; doc. 532, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/6/1781.

³⁸ Ídem, legajo 422, docs. 538 y 539, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781. Sobre la participación de Carvallo véase Miguel Luis Amunátegui, "Historiadores de Chile, don Vicente Carvallo i Goyeneche", pp. 269-270. Ricardo Donoso, *El Marqués de Osorno Don Ambrosio Higgins, 1720-1801*, p. 121.

³⁹ Steele, *Flowers for the King...*, pp. 119-120.

⁴⁰ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 4, 5/12/1784 a 22/7/1785, resumen hecho en San Lorenzo 8/10/1785.

⁴¹ Ídem, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784.

hasta los 32° Sur antes de retornar a Talcahuano.⁴² El virrey Jáuregui se disgustó al conocer del arribo de la nave de Bedoya, y pese a desaprobar que hubiese abandonado Talcahuano tuvo que disponer lo necesario para que se le hicieran los trabajos que requería, que incluyeron echarlo en tierra y descubrir la quilla.⁴³ Durante la estada del *San Pedro de Alcántara* en el Callao se produjo un incidente entre el brigadier Bedoya y el capitán de navío Benito Antonio de Lira, comandante de la *Santa Paula*, pues este último se negó a someterse a las órdenes de Bedoya, aduciendo que se encontraba sujeto sólo a las del virrey.⁴⁴ Concluidas sus reparaciones, el *San Pedro de Alcántara* pasó a Valparaíso y a fines de mayo de 1782 se reunió con la escuadra en Talcahuano.⁴⁵

Mientras tanto, en Talcahuano los buques debieron enfrentar los rigores del clima, experimentando el 9 de junio de 1781 una fuerte borrasca que hizo garrear a varios de ellos, e impidió a la *Monserrat* arribar a Valparaíso con la guarnición que había relevado en Juan Fernández a principios de ese mismo mes. En el fondeadero de Más a Tierra había perdido cuatro anclas con sus cables, lo que la llevó a tocar fondo con el timón antes de poner proa hacia Valparaíso. El temporal le destruyó el velamen envergado, rindió el mastelero de velacho y le causó varias otras averías en el casco y la arboladura, arribando a Talcahuano el 22 de junio en busca de auxilio.⁴⁶

Para entonces el *Diligente* estaba reconociendo la costa y el *Merceditas* requería urgentemente el recorrido de su casco. La situación de la escuadra se tornó más complicada el 6 de julio, cuando en medio de una nueva tempestad un rayo cayó en el fondeadero con el resultado de “estropear cinco hombres en la urca *Monserrat*, hacer trozos el mastelero de juanete mayor del navío *América* y lo mismo en igual sitio y pieza al nombrado *Aquiles*, poniendo a toda la escuadra y vecindario de este pequeño pueblo en gran consternación”.⁴⁷ La posibilidad de que dichos accidentes se repitieran en el

⁴² AGS-Marina, legajo 422, doc. 474, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781.

⁴³ Ídem, legajo 422, doc. 476, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781. Jáuregui, *Memo-ria de gobierno...*, p. 196.

⁴⁴ AGS-Marina, legajo 423, docs. 555-557, Bedoya a Castejón, Lima 20/12/1781.

⁴⁵ Ídem, legajo 424, doc. 67, El Prado, real orden 28/1/1783.

⁴⁶ Ídem, legajo 422, docs. 489 y 490, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/6/1781.

⁴⁷ Ídem, legajo 422, doc. 483, Vacaro a Castejón, Talcahuano 26/7/1781.

mes de agosto, que es el de mayor rigor invernal en la zona, llevó a Vacaro a depositar la pólvora de todos los buques en el *Diligente* y el *Merceditas*, asegurando el primero en un pequeño fondeadero ubicado en la isla Quiquina, y el otro algo más próximo de la escuadra, aunque a una distancia prudente de la misma.⁴⁸

A fines de enero de 1782 la escuadra volvió a hacerse a la mar, recalando en Más a Tierra para tratar de recuperar las anclas perdidas por la *Montserrat* en ese fondeadero, y embarcar en Valparaíso las jarcias que se había mandado fabricar.⁴⁹ Hacia mediados de ese año el *San Pedro de Alcántara* se reincorporó a la escuadra, y a fines de noviembre el *Diligente* fue enviado a Valdivia para acopiar duelas y remos, mientras que el *Aquiles* también fue despachado al Callao por considerarse que ya no eran necesarios sus servicios, siendo retornado a su propietario en febrero de 1783.⁵⁰

Para entonces la capacidad operacional de la escuadra había alcanzado niveles críticos, tal como expresó Vacaro en su correspondencia de enero de ese año.⁵¹ Poco después, a fines de febrero, la *Santa Paula* se incorporó a la escuadra, pero su estado no era mejor que el del resto de los buques, siendo el *San Pedro de Alcántara* el que mayores problemas presentaba. Su trinquete había quedado inútil, debiendo utilizarse uno de los pinos cortados cerca al volcán Callaqui para sustituirlo.⁵²

La necesidad de jarcia para las naves había llevado a que a fines de enero de 1783 se despachara al *Peruano* al puerto de Valparaíso. A su retorno, a fines de febrero, se llevó a cabo una junta de marina que, atendiendo al lamentable estado de los buques y a la falta de noticias de enemigos, consideró que no se debía salir a recorrer las costas.⁵³

Mientras esto sucedía en Talcahuano, y tomando en cuenta los reiterados pedidos de Vacaro, en enero de 1783 el virrey Jáuregui dispuso que Vacaro “convocase una junta de comandantes y maestros mayores para que en ella

⁴⁸ *Ibídem.*

⁴⁹ AGS-Marina, legajo 421, doc. 653, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1782.

⁵⁰ *Ídem*, legajo 424, doc. 87, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1783; doc. 93, Vacaro a Castejón, Talcahuano 20/5/1783.

⁵¹ *Ídem*, legajo 424, doc. 63, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1783.

⁵² *Ídem*, legajo 424, docs. 78 y 80, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

⁵³ *Ídem*, legajo 424, doc. 81, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

se resolviese lo más conveniente al servicio".⁵⁴ Tal disposición arribó a Talcahuano a mediados de marzo y la junta se realizó el 14 de abril, acordándose en ella pasar al Callao para carenar a la *América* y a la *Montserrat*, y habilitar las otras naves.⁵⁵

En mayo, mientras las naves se preparaban para retornar al Callao, llegaron noticias de que se estaban sosteniendo conversaciones de paz con Gran Bretaña, por lo que Vacaro dispuso que el *Peruano* y la *Montserrat*, que estaban cargados con maderas para las reparaciones que debían efectuarse a la escuadra, se adelantaran y pasaran al Callao, a donde arribaron a fines de junio con vías de agua y el timón de la urca en mal estado, así como con el bizcocho podrido en ambas naves.⁵⁶ Concluida la carga de maderas a fines de junio, el *América*, el *San Pedro de Alcántara* y la *Santa Paula* zarparon hacia el Callao, arribando al mismo a mediados del mes siguiente.⁵⁷

En Talcahuano quedó el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, con la comisión de remesar madera y custodiar los pertrechos de la escuadra,⁵⁸ y el bergantín *Diligente*, cuyo palo mayor se hallaba podrido y estaba siendo reemplazado. Concluidos estos trabajos, el referido bergantín arribó al Callao a finales de julio.⁵⁹

Para entonces la tensión entre Gran Bretaña y España había disminuido, y si bien el tratado de paz de Versalles sólo sería firmado en septiembre de 1783, ya en enero de ese año ambas potencias habían acordado cesar las hostilidades. Ante esta situación, en junio el gobierno de Madrid dispuso que las naves apostadas en el Pacífico retornaran a España con registro de caudales y frutos, no debiendo quedar en el Callao ningún individuo del Cuerpo de Marina.

⁵⁴ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784.

⁵⁵ AGS-Marina, legajo 424, doc. 82, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783; docs. 83-86, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1780.

⁵⁶ Ídem, legajo 424, docs. 89-91, Vacaro a Castejón, Concepción 11 y 20/5/1783; docs. 105 y 106, Córdoba a Castejón, Callao 4/7/1783. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 8, Bedoya a Córdoba, Callao 18/6/1784.

⁵⁷ AGS-Marina, legajo 424, doc. 103, Vacaro a Castejón, Talcahuano 29/6/1783; doc. 108, Vacaro a Castejón, Callao 19/6/1783.

⁵⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Vacaro a Valdés, Lima 5/3/1784.

⁵⁹ AGS-Marina, legajo 424, doc. 113, Vacaro a Castejón, Lima 5/8/1783.

Se iniciaba ahora la etapa de reparar y aprestar las naves para la siempre dura navegación del Callao a Cádiz. Esto habría de prolongarse varios meses, generando nuevas tensiones entre Vacaro y los virreyes peruanos, primero Jáuregui y luego Teodoro de Croix.

La escuadra de Vacaro en el Callao

De las cinco naves que conformaban su escuadra, los navíos *Peruano* y *San Pedro de Alcántara*, así como la fragata *Santa Paula* eran los que estaban en mejores condiciones. Fue por ello que el 19 de septiembre el jefe de escuadra Vacaro (había sido ascendido a brigadier en junio de 1781 y a su nuevo rango en diciembre de 1782) dispuso que se preparasen para retornar a España a la brevedad posible.⁶⁰

El mando de esa división recayó en el comandante del *Peruano*, el también ascendido jefe de escuadra José de Córdoba, a cuyo buque se le estaba construyendo un nuevo palo mayor y repasando la quilla. Pero había muchos más problemas por resolver, siendo uno de los más serios el completar las dotaciones, cortas en casi 600 hombres. En efecto, durante su larga estada en el sur había tenido numerosos fallecidos, enfermos y desertores, por lo que había sido:⁶¹

preciso echar mano de todas las castas de gente que ahora tenemos y se hace indispensable licenciar los más de ellos, ya que por ser indios tributarios que han cumplido la campaña hecha durante la pasada guerra, y ya porque son pocos los individuos útiles que entre los demás se puede escoger.

Estos indígenas peruanos se habían embarcado en 1779 como artilleros, marineros y grumetes, desempeñándose adecuadamente, como señaló el virrey Guirior en su memoria de gobierno:⁶²

⁶⁰ Ana María García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur", p. 73.

⁶¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784.

⁶² Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 112-113.

Hame hablado el comandante del buen desempeño que hacen en su ministerio, y puede inferir la aptitud de estos naturales para igual empleo, a despecho de los que continuamente pretenden suponerlos del todo inhábiles, aún viendo sus adelantamientos en los ejercicios a que se aplican.

Lo cierto es que era indispensable completar las tripulaciones de la división de Córdoba, por lo que Vacaro le pidió al virrey que mandase hacer una leva de gente, pero esto habría de sufrir un serio retraso por la necesidad que hubo de reparar los navíos destinados a transportar los regimientos de Soria y de Extremadura desde Panamá al Callao.

Luego de participar en acciones militares en Florida y Santo Domingo, ambos regimientos habían pasado a Guaricó, Venezuela, desde donde se dispuso que se dirigieran al Perú para combatir los movimientos indígenas que habían surgido a raíz del levantamiento de Túpac Amaru II. Según había dispuesto el ministro de Marina en febrero de 1783, las naves de Vacaro debían llevar a cabo tal transporte,⁶³ pero las tres que estaban en mejores condiciones sólo podían embarcar ocho de las 36 compañías de ambos regimientos. En agosto el virrey Jáuregui convocó en junta a Vacaro, al visitador general y al ministro de la escuadra, determinándose que el *San Pedro de Alcántara* y la *Santa Paula* se asignarían a esa comisión acompañados por transportes mercantes.⁶⁴

Al iniciarse los preparativos de ambas naves se encontró que la fragata tenía podrido el trinquete. Para reemplazarlo se tomó el del navío mercante *San Pablo*, pero luego que concluyeran esos trabajos se encontró que el mayor también se encontraba podrido.⁶⁵ Tal situación, y el arribo de instrucciones del teniente general Antonio Valdés, nuevo ministro de Marina, disponiendo que si los buques no habían llegado a emprender tal comisión debían retornar a España a la brevedad,⁶⁶ motivaron al virrey Jáuregui a descartar el empleo de los buques de guerra y a contratar el transporte de los regimientos con Antonio López Escudero y Vicente de Garriba. Dicho traslado se llevó a cabo

⁶³ AGS-Marina, legajo 424, real orden 10/2/1783.

⁶⁴ Ídem, legajo 424, doc. 114, Vacaro al secretario de Estado y de Marina, Lima 16/8/1783.

⁶⁵ Ídem, legajo 424, docs. 118 y 127, Vacaro al secretario de Estado y de Marina, Lima 5 y 20/7/1783.

⁶⁶ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés 16/1/1784.

entre finales de 1783 y mediados del siguiente año, en los navíos *Santa Ana*, *Águila*, *Caldas* y otros tres más.⁶⁷

La preparación de estas naves para transportar a casi 2 000 hombres demandó diversos trabajos a la maestranza del Callao, retrasando así los que se estaban llevando a cabo en los buques de la división de Córdoba. Como señaló Vacaro:

siendo tan corto el número de maestranzas que hay en el Callao, que apenas llegan entre carpinteros y calafates a poco más o menos de cien hombres, no es extraño que nuestras obras se hallen padeciendo algún retraso.⁶⁸

Lo cierto es que para enero de 1784, cuando debía zarpar la división de Córdoba, los buques aún no estaban listos, generando un nuevo y más áspero intercambio de correspondencia entre Vacaro y Jáuregui.⁶⁹ Para el virrey los buques debían zarpar sin mayor dilación ni excusa, dándole como nueva fecha para ello el 15 de febrero. Indignado, Vacaro replicó que estaba haciendo todo lo necesario y que la demora se debía en gran medida a que no se cumplió con recorrer anualmente las naves, “como se ejecuta en todos los departamentos de Europa”, y como pidió repetidamente mientras la escuadra estuvo en Chile, indicando en esas ocasiones que los buques se deterioraban y “que cuando S.M. los necesitase emplear no los hallaría prontos, y esto es lo que puntualísimamente está sucediendo”.⁷⁰ Vacaro optó por concentrar sus esfuerzos en despachar primero a los dos navíos, cuyos trabajos quedaron finalmente concluidos los primeros días de febrero, quedando listos para recibir caudales y frutos, tanto públicos como privados.⁷¹ Sin embargo, el problema de las dotaciones persistía, pues a mediados de

⁶⁷ Jáuregui, *Memoria de gobierno*, pp. 199-200, 202. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexos Jáuregui a Vacaro 2/2/1784, y Vacaro a Jáuregui 16/2/1784. Conde de Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas desde la creación del ejército permanente hasta el día*, VIII, pp. 495-596; X, p. 225.

⁶⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784, anexo Vacaro a Jáuregui, 16/2/1784.

⁶⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexo Jáuregui a Vacaro 21/1/1784.

⁷⁰ Ídem, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexo Vacaro a Jáuregui, 25/1/1784.

⁷¹ Ídem, legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés 9/2/1784.

febrero sólo se habían cubierto 70 de las 600 plazas que se requería completar. Peor aún, 300 de los hombres que estaban embarcados habían tenido que pasar al hospital por encontrarse enfermos, siendo humanamente imposible que con los que disponía se pudieran culminar los trabajos y menos aún marinar las naves.⁷²

Para la primera semana de marzo se había levado un total de 250 hombres para completar las dotaciones del *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*; “pero de los aprehendidos es menester rebajar bastantes inhábiles y enfermos, siendo lo más sensible que no se halla en toda esta gente un regular número de marineros europeos capaces de desempeñar una maniobra trabajosa en la navegación”.⁷³

Finalmente, el 22 de marzo se comenzó a embarcar la carga en ambos navíos. Se esperaba concluir en poco más de una semana y zarpar antes de finalizar ese mes, pues dilatarlo más implicaría enfrentar el cabo de Hornos en pleno invierno. Sin embargo, el 11 de abril aún no habían concluido algunos preparativos, como señala el brigadier Fernández Bedoya, comandante del *San Pedro de Alcántara*, indicando que le faltaba completar la aguada, pues además de tener que satisfacer las necesidades de la tripulación, pasajeros y numerosos prisioneros que transportaba, había que regar diariamente las plantas vivas que los botánicos Ruiz y Pavón enviaban a España. Finalmente, el 14 de abril de 1784 ambas naves se hicieron a la mar, con instrucciones de Vacaro de navegar en conserva para poder apoyarse mutuamente.⁷⁴

En el *Peruano* se habían recibido especies y frutos por casi 7 500 000 de pesos, así como 73 cajas de “yerbas y productos naturales para Su Majestad Cristianísima elaborados por el botánico francés don José Dombey”.⁷⁵

⁷² Ídem, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Jáuregui, 16/2/1784. García-Junco del Pino, “El regreso de la escuadra...”, p. 77.

⁷³ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 12, Vacaro a Valdés 5/3/1784.

⁷⁴ García-Junco del Pino, “El regreso de la escuadra...”, p. 78.

⁷⁵ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784. La carga de Dombey consistía en 21 cajas con minerales, 18 con plantas secas, 4 con fragmentos de árboles, 3 con semillas y cortezas, 1 con conos de pino chileno, 12 con reliquias arqueológicas, 1 con huesos petrificados, 1 con aves, 1 con peces, 2 con arena verde (atacamita) del norte de Chile, y especímenes diversos como conchas, caucho, tierra apta para tintes, y una colección de curiosidades de Tahití [Steele, *Flowers for the King...*, p. 133]. Enrique Álvarez López “Dombey y la expedición al Perú y Chile”, pp. 74-75.

En el *San Pedro de Alcántara* se embarcaron especies y frutos por más de 7 500 000 de pesos, además de 53 “cajones de yerbas o producciones naturales elaborados por los botánicos españoles” Ruiz y Pavón, que se sumaban a las 6 “estufas con 31 macetas con plantas vivas”, varias de las cuales eran las sobrevivientes de las 20 estufas con árboles de pino chileno que habían embarcado en marzo de 1783 antes de salir de Talcahuano.⁷⁶

En ambos buques iban un total de “setenta y ocho indios procesados, entre hombres, mujeres y niños, al cargo del capitán don Carmen Moncada”.⁷⁷ Entre los embarcados en el *Peruano* estaban Mariano Túpac Amaru, segundo hijo de José Gabriel Condorcanqui, su tío Juan Bautista, la esposa de este último Susana Aguirre, y el francés Antonio Gramusset, detenido en Chile en 1781 por conspirar contra el régimen colonial. En el *San Pedro de Alcántara* se encontraban Fernando Túpac Amaru, hijo menor de José Gabriel Condorcanqui, Andrés Mendigure y el francés Antonio Alejandro Berney, también procedente de Chile.⁷⁸ Asimismo, por error se embarcó al capitán Blas Laso de la Vega, condenado por un delito que no estaba vinculado a la rebelión de Túpac Amaru.⁷⁹

Al zarpe de estos navíos quedaron en el Callao el navío *América*, la fragata *Santa Paula* y el paquebote *Princesa de Aragón*, el último de los cuales fue devuelto a sus propietarios luego de traer de Talcahuano los pertrechos que quedaban en los almacenes provisionales de la escuadra. Los trabajos en la fragata concluyeron a principios de mayo y a finales de ese mes pudo zarpar con más de un 1 000 000 de pesos, además de plata labrada, 2 400 arrobas de cascarilla, cacao y cobre.⁸⁰

⁷⁶ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784. Lo embarcado por Ruiz y Pavón consistía en plantas secas, semillas y madera, algo de oro, plata y cobre, animales preservados, aves y peces; conchas, piedras y tierra; y utensilios y ropa de los indígenas; además de dibujos de 1 013 plantas, más de 800 de las cuales eran nuevas y los restantes reemplazaban a los perdidos en el *Buen Consejo* en 1780 [Steele, *Flowers for the King...*, pp. 120, 136-137].

⁷⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, doc. 2, Vacaro 13/4/1784, estado en que salen a navegar estos buques.

⁷⁸ Carlos Daniel Valcárcel, *La rebelión de Túpac Amaru*, pp. 197-199. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, pp. 419-421. García-Juncos del Pino, “El regreso de la escuadra...”, p. 79.

⁷⁹ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 206-207.

⁸⁰ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo1, doc. 14, Vacaro a Valdés, Lima 14 y 22/5/1784; legajo 3, doc. 1, Lira a Valdés, Río de Janeiro 26/9/1784. Jáuregui, *Memoria de gobierno*, p. 198.

Distinto era el caso del *América*, pues necesitaba⁸¹

una costosa y delicada carena para poder salir a navegar, pues toda su primitiva obra de cedro se halla cuasi inútil de tal modo que apenas tiene cuaderna que con los dedos no se desmenuce, según el reconocimiento que la Junta de Marina con todas las formalidades del caso realizó en Talcahuano.

Por otro lado, la *Montserrat* zarpó en enero de 1784 hacia Valparaíso, llevando 300 quintales de pólvora y alguna carga de particulares para beneficio de la Real Hacienda, pasando en marzo a Valdivia con el situado y con instrucciones de comprar duelas para reemplazar la pipería del *América* y la que se había tomado prestada de los buques mercantes para el *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*. En mayo se dirigió a Concepción llevando la tropa que había guarnecido Valdivia durante la guerra, embarcando las maderas acopiadas “y la multitud de géneros y pertrechos que se almacenaron en aquel destino juzgando más dilatada nuestra permanencia”. Con todo ello a bordo retornó al Callao a mediados de octubre de 1784.⁸²

Con las maderas y el material traídos en esta urca se iniciaron las reparaciones del *América* para que finalmente pudiera emprender su regreso a España, pero esto habría de demandar casi dos años, lapso durante el cual le sucedieron varias cosas a las naves que ya habían zarpado.

La accidentada travesía del *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*

Poco después de salir del Callao comenzaron a presentarse problemas en el *San Pedro de Alcántara*. El 21 de abril se rindió el mastelero de gavia, arrasando la verga de gavia y el mastelero de juanete mayor; y el 1° de mayo se detectó una vía de agua por la popa, obligándolo a ponerse al paio para repararla. Una semana más tarde se detectó otra vía de agua, esta vez en proa, y el día 12 se perdió otra verga de gavia, motivando que se llevara a

⁸¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés, Lima 16/1/1784.

⁸² Ídem, legajo 1, doc. 14, Vacaro a Valdés, Lima 14/5/1784; legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés, Lima n° 2 16/1/1784; doc. 7, n° 3, Vacaro a Valdés, Lima 16/1/1784, y n° 41, Vacaro a Valdés, Lima 16/10/1784; doc. 21, Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784, anexo Vacaro a Jáuregui 25/1/1784.

cabo una junta que recomendó retornar al Callao. Pese a ello, el brigadier Bedoya decidió continuar la navegación, pero la situación continuó deteriorándose y el día 13, cuando ya estaban haciendo once pulgadas de agua por hora, la junta recomendó poner proa a tierra, cosa que finalmente se hizo. El brigadier Córdoba había sido regularmente informado de lo que estaba sucediendo a bordo del *San Pedro de Alcántara*, y tras acompañarlo dos días más optó por continuar con el *Peruano* para doblar el cabo de Hornos antes de que las condiciones climáticas empeorasen. Se encontraban en 44° 4' Sur.⁸³

Si bien se había controlado el ingreso de agua hasta reducirlo a cuatro pulgadas por hora, la situación siguió empeorando a bordo del *San Pedro de Alcántara* en la medida que se acercaba a tierra. Pronto aumentó el ingreso de agua a seis pulgadas,⁸⁴

y creciendo tanto con los continuos golpes de mar que entraban, que llegando en el entrepuente a media pierna, tuvo que valerse además de todas las bombas, de baldes y mates, con lo que logró vencerlo, pero el 31 hacía 10 pulgadas, estando el daño en la proa, por lo que alijó aguada y leña, pasó cargo [sic] a popa, y no bastando tuvo que alijar también 119 planchas de cobre y 100 cajones de cascarilla acorde con el maestro de plata, con lo que logró que flotase la proa.

El 21 de mayo entró en contacto con la fragata *Santa Bárbara*, que procedente de Buenos Aires se dirigía a Talcahuano, pidiéndole a su comandante que avisara en dicho puerto cual era la condición del navío. Descartando la propuesta de la junta de oficiales para arribar a Chiloé, Bedoya se mantuvo firme en su intención de dirigirse a Talcahuano, viéndose obligado a alejarse de la costa para no poner en peligro su nave. Finalmente, a medianoche del 11 de junio el castigado navío fondeó cerca de Concepción, en la ensenada Coliumo, pasando al día siguiente a Quiriquina. En dicho puerto se encontraba el *Perlita Chilena* pronto a salir para el Callao, en el que Bedoya envió un extenso informe al jefe de escuadra Vacaro.⁸⁵

⁸³ Ídem, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, n° 28, Lima 20/7/1784, anexo Bedoya a Vacaro, Quiriquina 19/6/1784; doc. 6, Córdoba a Valdés, en la mar 15/7/1784.

⁸⁴ Ídem, legajo 2, doc. 8, resumen de carta de Vacaro, Lima 20/7/1784.

⁸⁵ Ídem, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, n° 28, Lima 20/7/1784; anexo Bedoya a Vacaro, Quiriquina 19/6/1784.

Pasó luego a Talcahuano, donde encontró a la *Santa Bárbara* y a la *Montserrat*, desembarcando de inmediato la cascarilla, que colocó en un almacén alquilado a un señor Pereira; la plata, que fue guardada en el palacio del maestre de campo; y la pólvora, que fue almacenada en el castillo de Gálvez. Hecho esto, Bedoya nombró al capitán de fragata Isidoro García del Postigo, quien seguía en ese puerto a cargo del corte de maderas para la escuadra, para que se hiciera cargo de las reparaciones del navío, pensando aún que estas podían llevarse a cabo en dicho lugar. Para ello, a fines de junio escribió a Vacaro pidiendo que le remitiese varios repuestos y dinero para los jornales.⁸⁶

El ya mencionado comandante de la frontera, O'Higgins, se negó a permitir que desembarcaran los prisioneros que iban a bordo, por lo que finalmente tuvieron que ser transbordados a la *Montserrat* mientras se llevaban a cabo las reparaciones.⁸⁷

Sin embargo, la situación del navío era peor de lo que se suponía inicialmente, pues al descubrir la proa se encontró las estopas "hechas fango y por consiguiente sin aguante", y que además había una "ratadura", u orificio causado por las ratas, de tres pulgadas de diámetro sobre una de las costuras.⁸⁸ Ante esa situación, el 8 de julio se reunió una junta de oficiales para evaluar si era posible reparar el buque en Talcahuano y poder zarpar en diciembre o enero con seguridad para la gente y la carga; o si era necesario pasar al Callao para llevar a cabo dichas reparaciones. La primera medida de la junta fue que los calafates del *San Pedro de Alcántara*, de la *Montserrat* y de la localidad reconocieran el navío, encontrando que necesitaba varios trabajos, entre ellos recorrer los costados y desaforrar los fondos, lo que era imposible de realizar en Talcahuano donde sólo se contaba con ocho calafates y no se disponía de brea ni de fierro. En consecuencia, la junta recomendó proceder al Callao para recorrer en firme al navío, debiéndose realizar los trabajos indispensables para poder alcanzar dicho puerto con seguridad.⁸⁹

⁸⁶ Ídem, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, n° 28, Lima 20/7/1784; anexo Bedoya a Vacaro, Concepción 23/6/1784.

⁸⁷ García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra...", p. 80.

⁸⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, n° 28, Lima 20/7/1784; anexo Bedoya a Vacaro, Concepción 23/6/1784.

⁸⁹ Ídem, legajo 2, doc. 8, Vacaro a Valdés n° 38, 16/9/1784, anexo Bedoya a Vacaro, Callao 15/9/1784.

Concluidas las reparaciones más urgentes, el 1° de septiembre el *San Pedro de Alcántara* zarpó hacia el Callao, donde fondeó dos semanas después. Vacaro se hallaba indignado, pues de todos los buques a su mando el referido navío era el que más atención había recibido en la maestranza del Callao, tanto en 1781 como en los meses previos al zarpe. En parte por ello, y también por la necesidad de acelerar los trabajos, dispuso que ni el comandante, ni los oficiales, ni ningún miembro de la dotación bajasen a tierra, excepto “aque- llos individuos que tengan que venir a comprar los comestibles necesarios”.⁹⁰

Los trabajos se iniciaron de inmediato, pero mientras esto tenía lugar el brigadier Bedoya fue sometido a un proceso de investigación, pues Vacaro consideraba que no había cumplido a cabalidad sus funciones al mando de su navío y ciertamente tenía que atender los reclamos de los comerciantes que se veían perjudicados por el retraso en sus remisiones. Por otro lado, la salud de Bedoya se había deteriorado en las últimas semanas y empeoró los primeros días de octubre, llevando a que finalmente pasara al hospital de Bellavista, donde falleció poco después. Fue reemplazado en el mando por su segundo, el brigadier Manuel Eguía.⁹¹

Finalmente, recorrido y reparado, el buque volvió a salir el 21 de diciembre de 1784 con destino a Talcahuano, donde debía recoger lo que dejó y, si podía, completar su tripulación, dirigiéndose luego a Cádiz. Se le pasó gente de mar del navío *América* y alguna más que se logró recoger.⁹² A bordo iban 21 oficiales, 262 tripulantes, 77 hombres de guarnición y 22 criados; además de 16 pasajeros, y con partida de registro 18 presos, 8 mujeres y 1 agustino. También transportaba 13105 quintales de cobre, 16 cajones de libros y varios cajones con plantas vivas enviadas por los botánicos Ruiz y Pavón.⁹³

El principal problema en su navegación hasta Talcahuano, a donde arribó el 22 de enero de 1785, fue una epidemia de viruela que se desató

⁹⁰ Ídem, legajo 2, doc. 8, Vacaro a Valdés n° 38, 16/9/1784, anexo Vacaro a Bedoya, Callao 15/9/1784.

⁹¹ Ídem, legajo 2, carpeta 8, Vacaro a Valdés n° 39, Lima 5/10/1784. García-Junco del Pino, “El regreso de la escuadra...”, p. 80.

⁹² AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, carpeta 8, Vacaro a Valdés, Lima 20/12/1784, anexo, instrucciones a Eguía, Lima 19/12/1784.

⁹³ AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/41, *San Pedro de Alcántara*, Callao 21/12/1784.

siete días después de salir del Callao, afectando a 76 personas a bordo, varias de las cuales fallecieron durante la travesía. De inmediato, Eguía pidió a Ambrosio O'Higgins que se le auxiliara para bajar a los enfermos a tierra y reemplazar a los tripulantes que había perdido, pero éste dispuso que pasaran a la isla Quiriquina para evitar que la epidemia se extendiera a la población. Por su parte, el corregidor y otras autoridades de Concepción recomendaron que el *San Pedro de Alcántara* pasara a Valparaíso, pero Eguía descartó tal propuesta pues ello facilitaría la propagación de la enfermedad a bordo y demoraría el viaje, por lo que el día 25 pasó a Quiriquina, donde armó un campamento para los enfermos, 18 de los cuales habrían de fallecer en las semanas siguientes, que sumados a los 27 muertos previamente elevaron el total de fallecidos a 45. Finalmente, el 2 de marzo el navío pasó a Talcahuano para reembarcar la plata, la pólvora y sólo parte de la cascarilla que habían dejado ahí en julio pasado, pues venía ya sobrecargado del Callao. Para cubrir las bajas que había sufrido por la epidemia, a los que se sumaron ocho desertores, O'Higgins le proporcionó 58 "guasos nada marineros".⁹⁴

El 4 de marzo, poco antes de salir de Talcahuano, los oficiales del navío presentaron una representación al brigadier Eguía recomendando no emprender el viaje pues temían que la quilla estuviese dañada por la varadura sufrida en 1780. El hecho era que al salir del Callao se embarcaban cuatro pulgadas de agua diarias, pero durante la navegación esta cifra se había quintuplicado, obligándolos a arrojar al mar 31 contenedores de plantas vivas, y con el buque cargado era posible que la situación empeorase al doblar el cabo de Hornos. Eguía se negó a aceptar dicha recomendación y el navío inició su travesía los primeros días de abril. Durante varias semanas el *San Pedro de Alcántara* batalló contra vientos y corrientes y finalmente pudo doblar el Cabo, pero en ese proceso se incrementó la cantidad de agua embarcada. El 17 de mayo se llevó a cabo una nueva junta que acordó que el navío debía dirigirse a Río

⁹⁴ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 4, 5/12/1784 a 22/7/1785. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra...", p. 81. Es evidente que la viruela fue contraída por algún tripulante antes de salir del Callao, contagiando a sus compañeros en los limitados espacios que debían compartir a bordo. Es posible que algunas personas también manifestaran esta enfermedad en el Callao, pero no al nivel epidémico que tuvo en la tripulación del *San Pedro de Alcántara*.

de Janeiro, pues habían sobrepasado ya la latitud de Montevideo. Su arribo al puerto brasileiro tuvo lugar el 15 de junio.⁹⁵

Tras llevar a cabo nuevas reparaciones, el *San Pedro de Alcántara* zarpó hacia Cádiz, pero en la noche del 2 de febrero de 1786 encalló en la costa de Peniche, al norte de Lisboa, falleciendo en ese terrible accidente 128 de las personas que iban a bordo, incluidos varios de los prisioneros. Entre los 270 sobrevivientes se encontró Felipe Túpac Amaru, el hijo menor del ajusticiado José Gabriel Condorcanqui, quien falleció poco tiempo después en España. Tanto el naufragio como el exitoso rescate de la mayor parte del tesoro que llevaba el navío han merecido varios trabajos de investigación, por lo que dejamos en este punto la saga del *San Pedro de Alcántara* para referir brevemente lo sucedido con el *Peruano* y la *Santa Paula*.⁹⁶

Luego de separarse del *San Pedro de Alcántara* el *Peruano* había enfrentado el cabo de Hornos en medio de numerosas dificultades y con una epidemia de escorbuto que mató a 32 pasajeros y tripulantes, entre ellos el joven Mariano Túpac Amaru, fallecido el 27 de julio, e inhabilitó a otros 71. El 15 de julio se avistó y entró en contacto con la saetía catalana *Nuestra Señora de la Purificación*, que se dirigía a Montevideo, en la que Córdoba envió despachos al secretario de Marina sobre las novedades de su travesía. Dos días después, en la noche del 17 de junio, encontrándose a los 58° 51' Sur, perdió el sistema principal de gobierno, por lo que tuvo que continuar navegando con varones; y en los días siguientes perdió parte de la arboladura y también presentó averías en el casco. Ante esta crítica situación, el 15 de julio Córdoba optó por dirigirse a Río de Janeiro, pues ya había sobrepasado Montevideo.⁹⁷

Su arribo al puerto brasileiro se produjo el 4 de agosto, y aun cuando el gobernador del castillo se resistió a dejarle entrar sin autorización del virrey portugués, el poco gobierno que tenía y el número de enfermos que llevaba motivaron a Córdoba a no esperar respuesta y penetrar al fondeadero al día

⁹⁵ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 4, 5/12/1784 a 22/7/1785, resumen hecho en San Lorenzo 8/10/1785. Steele, *Flowers for the King...*, pp. 153-155.

⁹⁶ Jean-Yves Blot y Maria Luisa Pinheiro Blot, "O 'Interface' História-Arqueologia: o caso do 'San Pedro de Alcantara' (1786)"; "Arqueologia de um navio: o 'San Pedro da Alcântara'", pp. 100-105.

⁹⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, Córdoba a Valdés, en la mar 15/7/1784; y Río de Janeiro 10/8/1774. Steele, *Flowers for the king...*, p. 134.

siguiente. Las autoridades portuguesas pasaron a bordo y ofrecieron todo su apoyo, logrando que 27 enfermos fueran enviados al hospital, cuatro presos a la cárcel y el tesoro que llevaba a la Casa de la Moneda. Con el auxilio de la maestranza local, a partir del 6 de agosto se comenzó a reparar el timón y se conformó una junta para evaluar los trabajos necesarios para poder continuar el viaje. Ante la posibilidad de que estos demandaran mucho tiempo, Córdoba escribió al virrey del Río de la Plata proponiéndole que una de las fragatas asignadas al Apostadero de Montevideo se dirigiera a Río de Janeiro para transportar el tesoro.⁹⁸

La junta, presidida por Córdoba e integrada por sus oficiales, el contador y los maestros carpinteros y calafates, realizó una prolija inspección del navío, mientras que el buzo reconoció el casco. Para el 30 de agosto ya se había determinado cuales eran los trabajos que debían hacerse, siendo el primero componer la proa “pues un hombre con una sola mano movía toda la pala del tajamar”. Éstos se iniciaron los primeros días de septiembre, con la esperanza de poder zarpar hacia Cádiz en un plazo razonable.⁹⁹

En esas circunstancias, el 26 de septiembre arribó al puerto la fragata *Santa Paula*, que también había tenido que enfrentar fuertes vientos y golpes de agua en el cabo de Hornos, que la llevaron a embarcar agua por la amura de estribor, y una epidemia que la obligó a recalar en Malvinas. Tras perder a siete hombres en dicha isla, puso proa a Cádiz, pero el 31 de agosto, al sentirse un fuerte juego en el timón, se le reconoció y encontró en muy mal estado, por lo que su comandante convocó a una junta de oficiales y decidió arribar a Río de Janeiro. Ya en ruta a ese puerto perdió algunos otros elementos de la arboladura, arribando con urgente necesidad de refrescar víveres, pues tenía 40 enfermos a bordo, y estaba embarcando 17 pulgadas de agua al día.¹⁰⁰

⁹⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, carpeta 6, nota fechada en Río de Janeiro 10/8/1784, resume carta de Córdoba a Valdés; legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexo resumen fechado Montevideo 2/10/1784.

⁹⁹ Ídem, legajo 2, carpeta 6, Córdoba a Valdés, Río de Janeiro 30/8/1784.

¹⁰⁰ Ídem, legajo 3, doc. 1, Lira a Valdés, Río de Janeiro 26/9/1784; legajo 2, doc. 6, nota sobre carta de Córdoba a Valdés, Río de Janeiro 4/10/1784. García-Junco del Pino, “El regreso de la escuadra...”, p. 83.

Las reparaciones del *Peruano* y de la *Santa Paula* concluyeron a fines de octubre de 1784 y ambas naves zarparon en conserva hacia Cádiz, arribando a fines de febrero siguiente.¹⁰¹

El *América* y la *Montserrat*

Tras el zarpe del *Peruano* y la *Santa Paula* debían iniciarse los preparativos para el retorno del navío *América* y de la urca *Nuestra Señora de Montserrat*, un proceso que resultaría complejo y difícil por las crecientes fricciones entre el brigadier Vacaro y el nuevo virrey Teodoro de Croix, quien asumió sus funciones en abril de 1784. Tanto José Antonio Areche como Jorge Escobedo, su sucesor como visitador general y superintendente de la Real Hacienda del virreinato, consideraron excesivos los gastos generados por la presencia de naves de la Real Armada en el Perú. Sus informes a Madrid, avalados por los fuertes desembolsos efectuados para las reparaciones del *San Pedro de Alcántara* y el *Peruano*, llevaron a que se evaluara la posibilidad de vender o desguzar el *América* y la *Montserrat* en caso de ser muy costosa su habilitación.

Una real orden en ese sentido fue recibida por el virrey Croix a principios de agosto de 1784 por vía del Ministerio de Indias, pero por diversos motivos el Ministerio de Marina no la remitió a Vacaro, con lo que este último no se dio por enterado formalmente de la misma. Lo cierto es que el 1° de septiembre de 1784 el virrey le pidió a Vacaro que le informara el costo y el tiempo que demandaría preparar el *América* para salir de regreso a España.¹⁰² Para atender ese pedido, Vacaro dispuso el reconocimiento del navío, dejando pendiente el tema de la *Montserrat* hasta su retorno de Chile con maderas que debían emplearse justamente en dichas reparaciones. Para cuando llegó la urca, a mediados de octubre, las prioridades habían variado pues, como ya se señaló, el *San Pedro de Alcántara* había arribado inespera-

¹⁰¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, doc. 2, Córdoba a Valdés, Cádiz 21/2/1785; Listas de Cádiz 8118/348, *Santa Paula*.

¹⁰² AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, carpeta 5, Vacaro a Valdés, Lima 5/9/1784; anexo Croix a Vacaro, Lima 1/9/1784.

damente procedente de Concepción y fue necesario utilizar buena parte del material que se había reunido para el *América*.¹⁰³

Mientras el infortunado *San Pedro de Alcántara* se preparaba para salir, el gobierno en Madrid finalmente decidió replegar completamente los medios navales del Pacífico Sur, atendiendo así a las propuestas de Croix y Escobedo, por lo que luego del zarpe de esa nave Vacaro recibió una real orden fechada el 25 de septiembre de 1784, disponiendo el retorno del *América* y la *Montserrat*, con todo el personal de marina comisionado en esas aguas, dejando sólo los individuos de ministerio que resultaran indispensables. También se le ordenaba que la matrícula de gente de mar quedase a cargo de un oficial nombrado por el virrey, debiendo venderse o dejar a disposición del mismo los buques menores que no pudiesen doblar el cabo de Hornos. Con ese respaldo, y sin haber recibido aún la real orden que disponía la venta o desguace de sus naves en caso de ser muy oneroso su alistamiento, a fines de febrero de 1785 Vacaro informó al virrey Croix que necesitaba 100 000 pesos y ocho meses de trabajos para poder zarpar de regreso a España. El 11 de marzo Croix aprobó dicho requerimiento, con la salvedad de que no debía excederse del monto señalado, y finalmente los trabajos se iniciaron en la *América*, lo que llevó a Vacaro a informar que esperaba zarpar a fines de 1785 junto con la *Montserrat*, que sólo requería una ligera recorrida y el cambio del forro.¹⁰⁴

Esta última habría de estar bastante activa en los meses siguientes, realizando dos viajes a Puertos Intermedios. Zarpó para la primera de estas comisiones el 20 de marzo de 1785, llevando seis compañías del 2º Batallón del Regimiento de Extremadura, al mando del teniente coronel graduado Gregorio de la Cuesta, así como carga pública (400 cajones de azogue y 150 de tabaco) y privada (30 cajones de chocolate). Su estancia en Arica fue breve, retornando al Callao a mediados de mayo para conducir a Arica las tres compañías restantes de ese batallón y a Ilo tres compañías del 2º Batallón del Regimiento de Soria. Zarpó para ese nuevo viaje el 18 de junio, dirigiéndose primero a Arica, desde donde la tropa extremeña marcharía a reunirse con su unidad en La Paz para guarnecer las provincias andinas del virreinato del Río

¹⁰³ Ídem, legajo 3, carpeta 9, Vacaro a Valdés, n° 9, Lima 17/2/1785.

¹⁰⁴ *Ibidem*.

de La Plata, donde Túpac Catari aún mantenía viva la rebelión iniciada por Túpac Amaru.¹⁰⁵ Pasó luego a Ilo, donde desembarcaron las tropas sorianas destinadas a guarnecer Arequipa, embarcando a los 100 hombres del Batallón de Lima que habían estado cumpliendo dicha función. Realizada esa tarea, la *Montserrat* arribó al Callao el 20 de agosto de 1785, con algunos pasajeros a bordo.¹⁰⁶

También fue necesario traer madera de Guayaquil, para lo cual se empleó a la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, alias *África*, que había arribado al Callao a principios de 1785 enviada por el presidente de Guatemala para ser vendida. Habilitada como paquebote a fines de febrero, completó su comisión guayaquileña en octubre del mismo año.¹⁰⁷

Pero mientras los trabajos en el *América* avanzaban, Croix recibió una nueva real orden, fechada en junio de 1785, insistiendo en la posibilidad de vender o desguazar las naves. Este tema había sido largamente debatido entre el virrey y el visitador general Escobedo, siendo el primero partidario de la venta y el segundo del más pronto despacho de ambas naves hacia la península con todo el personal de marina en ellas. Si bien esta última postura prevaleció en el caso del *América*, el mejor estado de la *Montserrat* llevó a que algunos navieros locales se interesaran en su compra. Con esa idea en mente, el 28 de octubre Croix ordenó a Vacaro suspender la carena de la urca y proceder a su venta para evitar gastos adicionales.¹⁰⁸ La junta de Marina convocada y presidida por Vacaro se negó a llevar a cabo esas acciones, no sólo por encontrarla contradictoria con la real orden del 25 de septiembre del año previo, sino porque además consideraron que avalar un acto de ese tipo era contrario a las reglamentaciones de marina.

La situación debió ser tirante entre el virrey y el comandante de marina, pero lo cierto es que el 7 de diciembre Vacaro informó al virrey que ponía la *Montserrat* a su disposición y procedió a trasbordar a su navío a todos los oficiales, tropa y marinería de la urca. A cargo de la misma quedó el teniente de navío Juan Hervé, con quince hombres de mar, hasta que el

¹⁰⁵ Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas...*, VIII, pp. 495-596, y X, p. 225.

¹⁰⁶ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 5, 16/10/1784 a 5/9/1785.

¹⁰⁷ Ídem, legajo 3, carpeta 7, 20/2 a 20/10/1785.

¹⁰⁸ García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra...", p. 86.

virrey Croix designara al nuevo responsable de la nave.¹⁰⁹ Así pues, si bien había perdido una de sus naves, Vacaro había podido aliviar uno de los más serios problemas para el navío donde izaba su insignia, el aumentar su disminuida dotación. Pese a ello, aún le faltaban 200 hombres, que logró completar mediante leva forzosa entre la marinería europea presente en el puerto y con gente traída desde Concepción.¹¹⁰

El incidente de la *Montserrat* revela otros aspectos de la compleja relación entre la autoridad virreinal y el mando de una fuerza naval dependiente a su vez de otro sector de la administración española, tema que será recurrente en todo este periodo. En este caso, como se repetiría luego en varios otros, el tema central había sido el excesivo costo de sostener y reparar las naves de la Armada, varias veces mayor que el requerido en España. A ello se sumaba la relativa independencia del mando naval respecto a la autoridad virreinal, y en este caso adicional también de la del visitador general y superintendente de Hacienda Jorge Escobedo. En su correspondencia, este último se queja amargamente de la poca voluntad mostrada por el personal de marina por apresurar los trabajos, acusando a Vacaro de vender la madera destinada a su nave al dueño del mercante *Aquiles*, sin recordar que había sido armado en guerra en el Callao en enero de 1781 y pertenecía aún a la Armada, y construirse un ornamentado bote, “cuyas maderas doradas y pinturas suponían unos miles de pesos, gasto superfluo si se pensaba emprender una travesía transoceánica”,¹¹¹ cosa en la que ciertamente no le faltaba razón.

Concluidos los trabajos en el *América* en enero de 1786, Vacaro se dedicó a preparar el repliegue de todo el personal de marina presente en el Callao. Esta labor incluyó hacer el inventario de los pertrechos y del material de almacenes, la total liquidación de cuentas, y el disponer del paquebote *Princesa de Aragón* y de las embarcaciones menores. También se vio obligado a desbandar a la Compañía de Marina del Callao, último elemento de las viejas compañías del presidio chalaco establecidas a principios del siglo xvii. Durante los últimos meses, esa compañía había constituido la guarnición de

¹⁰⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 9, 15/1 a 16/12/1785; legajo 4, carpeta 1, 7/7/1786.

¹¹⁰ García-Juncos del Pino, “El regreso de la escuadra...”, p. 86.

¹¹¹ Ídem, p. 85.

la *Montserrat*.¹¹² Vacaro pudo finalmente anunciar que zarparía en marzo, confiando en recibir una sustantiva cantidad de remisiones de plata para España. Sin embargo, con fundado temor de que dicha fecha se postergara, los comerciantes presionaron al virrey para que se les permitiera embarcar sus remisiones en buques mercantes, lo que finalmente fue autorizado en enero, generándose así un nuevo punto de roce con el virrey Croix. Finalmente, tras un nuevo retraso en la habilitación de fondos para trabajos finales que la Junta de Marina consideraba necesarios, el *América* zarpó del Callao el 5 de abril de 1786 con más de 2 000 000 de pesos a bordo, además de bienes y pasajeros, arribando a su destino tras cuatro meses de navegación.¹¹³ Entre los pasajeros iba el obispo del Cusco, Juan Manuel de Moscoso y Peralta, sobre quien habían recaído infundadas sospechas de haber alentado la rebelión de Túpac Amaru II.

El 24 de febrero de 1786, poco antes del zarpe del *América*, arribaron al puerto de Concepción las naves francesas *Boussole* y *Astrolabe*, que al mando del capitán de navío Jean François de Galoup, conde de Laperouse, habían zarpado de Brest en agosto del año previo para llevar a cabo una extensa exploración en el Pacífico. El gobierno español apoyaba ese esfuerzo francés, por lo que los expedicionarios fueron recibidos por el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, quien aún permanecía destinado en dicho puerto. Las naves galas estuvieron en Concepción hasta el 15 de marzo, cuando continuaron viaje hacia Pascua, Hawái, Alaska y otros puntos del Pacífico, en busca no sólo de conocimiento científico sino también de posibilidades comerciales y políticas. Lamentablemente, ambas naves se perdieron en 1788 al encallar en el atolón de Vanikoro, en las islas Salomón.¹¹⁴

La presencia de Laperouse en Concepción, y su declarada intención de explorar islas desconocidas en el Pacífico, motivó que el virrey Croix retomara el interés en despachar una nave a Tahití, pero como ya se ha visto al tratar este tema, todos sus esfuerzos se estrellaron con las limitaciones de la Real Hacienda.

Tal como había sucedido con otros comandantes de marina, Vacaro tuvo que enfrentar numerosas dificultades para poder mantener la escuadra a su

¹¹² Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 253-254.

¹¹³ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 4, carpeta 6, 15/4/1786.

¹¹⁴ Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile...*, cap. 32.

mando. Muchas de ellas estaban asociadas a las siempre complejas relaciones con la autoridad virreinal, las que se hicieron más complicadas durante los tres años que debió mantener su fuerza operando con base en Talcahuano. Alejado del centro de poder local, que de alguna manera se había dividido entre el virrey y el visitador general, encontró serias dificultades para convencerlos de tomar algunas medidas esenciales que le permitieran estar listo para cumplir la tarea que se le había asignado. Similares dificultades tuvo que enfrentar con el capitán general de Chile.

En esencia, las autoridades políticas y algunos altos funcionarios coloniales demostraron un gran desconocimiento o falta de comprensión sobre lo que demanda mantener una fuerza naval operando. El resultado pudo haber sido catastrófico en caso de que realmente se hubiera presentado una fuerza británica en el Pacífico Sur. Felizmente esto no llegó a suceder, pero motivó que la Real Hacienda debiera invertir sumas considerables para poner a las naves en condiciones de retornar a España.

Pese a esos sustantivos gastos, el daño que habían sufrido las naves dificultó dicho retorno a algunas de ellas. El caso más dramático fue el del navío *San Pedro de Alcántara*, que por diversos problemas tuvo que volver al Callao, recalar dos veces en Talcahuano y otra en Río de Janeiro para terminar perdiéndose en Peniche.

La guerra con Gran Bretaña volvió a poner en evidencia el papel estratégico que tenía el virreinato peruano para apoyar los esfuerzos defensivos en la costa oeste americana, pues a pesar de haber llevado a cabo un esfuerzo sustantivo al estacionar la escuadra en el sur, también se remitieron auxilios a plazas del virreinato de Nueva Granada. Pero para poder cumplir con esa tarea, hubo que fletar e incluso comisionar como unidades navales a algunos buques mercantes, ya que el reducido número de naves reales era insuficiente para cubrir el Pacífico Sur. Este tipo de acciones se tornaría recurrente en los años posteriores, ya que a pesar de que la Real Armada se encontraba en un franco proceso de recuperación, la vastedad de los dominios españoles hacía simplemente imposible defenderlos en el mar de manera plena y permanente.

Con casi 1 700 hombres a bordo de la escuadra,¹¹⁵ los problemas de salubridad y desertión fueron sustantivos. Como en anteriores ocasiones, hubo

¹¹⁵ AGS-Marina, legajo 422, doc. 488, Talcahuano 4/9/1781, estado de los buques de la escuadra.

que embarcar gente local, entre la cual se encontraban numerosos “indios tributarios”, con toda probabilidad de la zona yunga, que se desempeñaron en la escuadra a satisfacción de Vacaro. Sobre este punto es importante señalar que no hemos encontrado ninguna queja referida a la lealtad de estos indígenas, algo que podía haberse puesto en cuestión a raíz de la rebelión de Túpac Amaru.