



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 5

Una década de paz (1786-1796)

Los diez años cubiertos en este capítulo están marcados por la creciente presencia de naves británicas y norteamericanas en el Pacífico, dedicadas esencialmente a la caza de ballenas y focas frente al virreinato peruano y al tráfico peletero en la costa del Noroeste. Varios incidentes se produjeron en ese contexto, siendo el más serio el que tuvo lugar en 1789 en la ensenada de Nutka, llevando a España y a Gran Bretaña al borde de un nuevo conflicto. Ese mismo año se inició la Revolución Francesa, desatando un proceso que sumió a Europa en una situación de permanente conflicto entre 1793 y 1815, con sus lógicas repercusiones en el Pacífico, con el breve intervalo de la Paz de Amiens.

Luego que el brigadier Vacaro se alejara del Pacífico Sur en abril de 1786, hubo que esperar hasta mediados de 1790 para que se volviesen a estacionar naves de guerra en esta zona del imperio español. Para esa fecha se había hecho cargo del virreinato el teniente general de marina Francisco Gil de Taboada y Lemos, quien impulsó de manera notoria el restablecimiento de la marina española en el Callao, como se verá oportunamente. Asimismo, entre 1788 y mediados de 1790 arribaron al Callao cuatro buques de la Real Armada, dos de ellos en misión científica.

Por otro lado, los únicos individuos de la Armada que quedaron en el Perú fueron el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, los alféreces de fragata Antonio Casulo y Rafael Jurado, el contador José Miguel de Muros y los pilotos Juan de Hervé y José de Moraleda. El primero permaneció en Concepción hasta principios de 1788, pasando luego al Callao, y a fines de marzo de 1789

zarpó hacia Cádiz en la fragata *Aquiles*.¹ Jurado y Muros habían permanecido por razones de enfermedad,² mientras que Casulo es reportado como maestro mayor de construcción. Sobre Hervé y Moraleda ya hemos tratado al abordar el tema de la Matrícula de Gente de Mar.

Expediciones de Moraleda y Malaspina

Como ya se mencionara, en 1768 los territorios del extremo sur del continente, que comprendían el archipiélago de Chiloé y las costas aledañas hasta el cabo de Hornos, habían pasado a depender del virreinato peruano. En tiempos de guerra esta accidentada zona podía dar albergue a naves enemigas en sus numerosos canales, por lo que era necesario reconocerlos con prolijidad para poder identificar los posibles sitios que sirvieran a un potencial enemigo. Para esa labor en 1786, el virrey Teodoro de Croix designó al alférez de fragata y primer piloto José de Moraleda y Montero, quien habría de permanecer en Chiloé hasta 1790, retornando al Callao en junio de ese año. Durante ese lapso llevó a cabo dos campañas y varios viajes menores, levantando un “Diario circunstanciado, la Carta General Esférica y catorce planos de los puertos locales”.³ Su labor en esa zona, que en 1826 sería incorporada a la república chilena, ha merecido varios trabajos que nos excusan de entrar en mayores detalles.⁴

Lo que sí podemos señalar es que en febrero de 1790, cuando arribaron a San Carlos de Chiloé las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando del capitán de navío Alejandro Malaspina y del capitán de fragata José de Bustamante, Moraleda les brindó valiosa información de la zona. Estos buques, que estaban llevando a cabo la que sería la más importante expe-

¹ AGI, Lima 685, n° 19, Croix a Valdés, Lima 31/3/1789. ANCh, Capitanía General, vol. 370, doc. 16 y vol. 376, doc. 16, ambos sobre enajenación de los útiles de la Armada en Talcahuano.

² Croix, *Memoria de gobierno...*, p. 266.

³ Hugo O'Donell y Duque de Estrada, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, p. 77.

⁴ Además del libro de O'Donell véase también el de Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile...*, capítulo 34. Recientemente, el historiador chileno Rafael Sagredo ha venido trabajando sobre este personaje, habiendo publicado ya algunos avances de lo que será un aporte mayor que deberá aparecer en el segundo semestre del 2013.

dición científica española en sus posesiones americanas y en el Pacífico, llegaron al Callao en mayo de ese mismo año, permaneciendo en el puerto peruano hasta septiembre antes de continuar su viaje.⁵ Malaspina había estado a principios de 1787 en el Callao, al mando de la fragata *Astrea*, fletada por la Compañía de Filipinas, estableciendo en esa oportunidad algunos contactos que habrían de ser de suma utilidad para la expedición científica que estaba llevando a cabo.⁶ Gracias a ellos y al apoyo del virrey Gil de Taboada, que había asumido el gobierno ese 17 de mayo, los cuatro meses que duró su estada en el Callao en 1790 le permitieron a los expedicionarios no sólo obtener valiosa información sobre temas políticos, económicos geográficos y etnográficos, sino además emprender algunas expediciones de carácter científico al interior del país.

Pero al margen de este tipo de labores, Malaspina debió ejercer el mando del apostadero del Callao desde el 20 de mayo hasta el 8 de julio, cuando arribó la fragata *Liebre*, con el capitán de navío Tomás Geraldino y Geraldino. En tal condición, a principios de junio dispuso que los buques mercantes adoptaran ciertas medidas sobre “anclas, amarradero, y número de gente a bordo particularmente de noche”. Para ello, el oficial de la guardia de las corbetas debía⁷

examinar el estado de los buques que saliesen, para que incautos, no careciesen de aquellas precauciones, que son indispensables, aún en la más estricta economía mercantil; finalmente debían por sí cortar, con igual dulzura, rectitud, y prudencia, todas aquellas quejas diarias, que ya el capitán, y ya el marinero, en los buques mercantes, encontrasen en sus ideas harto contrarias, y opuestas entre sí.

Pese a estas precauciones, la noche del 7 de junio se produjo un incendio en la fragata *Nuestra Señora del Socorro*, cuyo timón trabó el orinque de una de las anclas de la *Descubierta*. Para evitar que el fuego se propagase a la corbeta, el guardiamarina Jacobo Murphy y los primeros contramaestres

⁵ Existe una abundante bibliografía sobre esta expedición. Sobre su primera estada en el Callao puede consultarse Jorge Ortiz Sotelo, “La Expedición Malaspina en el Perú. Primera estada en el Callao”, I, pp. 105-137.

⁶ Dario Manfredi, *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina...*

⁷ MNM, ms. 610, f. 160v.

de las corbetas lograron remolcar y varar “en la playa del Ancón el buque incendiado, ya que se habían frustrado todos sus esfuerzos para apagarle, o aprovechar los palos y alguna otra parte de sus pertrechos”.⁸

La sumaria por este incendio, que se sospechaba había sido intencional, recayó en el teniente de navío Manuel Novales; mientras que el de igual grado Arcadio Pineda se dedicó a instruir la causa por la pérdida de navío *San Pablo* cerca de Valdivia, tema sobre el que trataremos más adelante. Otros oficiales asumieron las tareas de acopiar jarcia e inspeccionar a la *Mexicana*, nave mercante que debía zarpar hacia Cádiz con más de 2000000 de pesos a bordo.⁹

Para tener la seguridad de que esta última nave prestaba las garantías del caso, el virrey Gil de Taboada dispuso que fuese reconocida por la Junta de Marina, la cual designó a los alféreces de fragata Francisco Xavier Viana y Juan Vernaci. Tras concluir dicho procedimiento, la fragata zarpó del Callao el 1º de julio de 1790,¹⁰ pero a los 24 días de navegación comenzó a embarcar crecientes cantidades de agua, por lo que tuvo que entrar de arribada a Talcahuano. En dicho puerto fue reconocida por el teniente José Ignacio Colmenares, de la dotación de la fragata *Liebre*, quien indicó que debían llevarse a cabo algunas obras de urgencia. Vuelta en la mar, la fragata continuó haciendo agua, al punto que 20 días después se vio obligada a retornar al puerto chileno, donde debió desembarcar su carga para regresar al Callao, donde fue rematada por no ser factible repararla.¹¹

Una vez que Geraldino asumió el mando del apostadero, dispuso que Malaspina, Bustamante y él mismo se constituyesen en junta para examinar los trabajos del piloto Moraleda, quien había retornado de Valparaíso el 4 de junio en la fragata mercante *Carmen*. El dictamen de los tres comandantes fue totalmente favorable, conforme le indica al virrey en carta del 27 de agosto de 1790:¹²

⁸ Ídem, f. 161; ms. 281, f. 55.

⁹ MNM, ms. 610, f. 161. Carlos Deustua Pimental, “Aspectos de la economía peruana a fines del siglo XVIII (1790-1796)”, p. 306.

¹⁰ *Mercurio Peruano*, nº 14, p. 131.

¹¹ AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946 [Elías, *La Marina... 1780-1822*, vol. I, p. 366].

¹² O'Donnell, *El viaje a Chiloé...*, pp. 200-201.

Reconocidos los planos que usted levantó de la costa e isla de Chiloé, se han hallado con toda exactitud precisa en semejantes obras y conforme a las observaciones hechas por las corbetas de su majestad destinadas a este y otros objetos de igual importancia; por lo que, y para remitirlos a su majestad, con el fin de que se tengan presentes en los casos necesarios, y de recomendar el desempeño y utilidad de las tareas y comisión de usted, espero que me remita copia así de los referidos como de los diarios que con este destino le paso, para que quedando un ejemplar en mi secretaría tenga el otro el giro indicado.

Por orden de Gil de Taboada, y tomando en cuenta su larga experiencia en la Mar del Sur, Moraleda y otros pilotos más apoyaron los trabajos de la expedición Malaspina durante los meses siguientes, pudiendo de esa manera reunir una cantidad sustantiva de información sobre esas costas. Asimismo, los oficiales de Malaspina y Bustamante consultaron

los derroteros, que o pudimos rastrear, o estos nos presentaron; y algunas noticias, sumamente útiles, que don Esteban Ventura Mestre, capitán de la fragata *Galga* del comercio de Cádiz, había trabajado en su larga, é instructiva mansión en estos mares, y nos presentó con el mayor celo, y amor a el servicio.¹³

Moraleda y Ventura Mestre serían particularmente recordados por Malaspina, pues “a costa de mucho desvelos habían recopilado y me presentaron todas las mejores noticias de la Costa siguiente al Norte por lo que abrazaban hasta Acapulco.”¹⁴

En agosto, pocas semanas antes de zarpar para continuar con su expedición, Malaspina presentó al virrey Gil de Taboada sus observaciones sobre la “economía, y arreglo de la marina de guerra y mercante de estos puertos”.¹⁵ Si bien el virrey se limitó a agradecer dicho documento, debió ser un elemento más en su empeño por contar con un establecimiento naval permanente en el Callao, incluyendo una capitanía de puerto que asumiera el control de la actividad marítima. En alguna medida, el arribo de la *Liebre*

¹³ MNM, ms. 610, ff. 162v-163

¹⁴ Ídem, f. 165v.

¹⁵ MNM, ms. 281, f. 89.

respondría a esa inquietud, incentivada por la creciente presencia de naves extranjeras en aguas del Pacífico.

Buques extranjeros en el Pacífico

Si bien en septiembre de 1783 la Paz de Versalles puso fin a la guerra entre España y Gran Bretaña, un incidente en la actual costa oeste canadiense estuvo a punto de volver a iniciar las hostilidades. Los viajes de exploración de esa costa, realizados durante la década de 1770 para detener el avance ruso, se habían suspendido a raíz del conflicto con Gran Bretaña. Aun antes de que ésta se iniciara, el capitán James Cook había arribado a la ensenada de Nutka, llamada San Lorenzo por los españoles, en la actual isla de Vancouver, donde además de reclamar esos territorios para la corona británica entabló contacto con los nativos y algunos de sus tripulantes adquirieron pieles de nutria que vendieron luego en puertos asiáticos con un considerable margen de ganancia. La publicación de su diario en 1785 despertó el interés en dicho tráfico y algunas naves británicas y norteamericanas se dirigieron a la zona, estableciendo los primeros un pequeño puesto en Nutka.

Sin conocer estas actividades, en 1788 el virrey de Nueva España despachó una nueva expedición hacia la costa del Noroeste, nombre genérico con que fue conocida esa zona, en busca de los rusos. El alférez de fragata Esteban José Martínez, a cargo de la misma, entró en contacto con los rusos en Kodiak y Unalaska e informó al virrey que posiblemente se fueran a instalar en la ensenada de Nutka, por lo que convendría ocuparla previamente. Con dicho fin, en mayo de 1789 Martínez arribó a Nutka al frente de un pequeño contingente militar, deteniendo en los días siguientes a algunos buques británicos.

El incidente generó una enérgica protesta británica y pronto ambos gobiernos comenzaron a hacer preparativos militares. La situación llevó al rey Carlos IV a pedir el apoyo de Luis XVI, pero si bien este se mostró favorable a otorgarlo, la Asamblea Nacional francesa se negó a aprobarlo. Ante esto, el gobierno español se vio forzado a aceptar gran parte de las demandas británicas y el 28 de octubre de 1790 suscribió el Tratado de San Lorenzo de El Escorial, mediante el cual renunciaba a sus reclamos por encima de los

42° Norte, quedando en libertad ambas naciones para ingresar y comerciar en la ensenada de Nutka. Asimismo, reconoció el derecho de los buques británicos a pescar y cazar en el Pacífico, hasta una distancia de cinco leguas de la costa de sus dominios, pudiendo sus dotaciones desembarcar en territorios “no ocupados” y construir albergues temporales para llevar a cabo esas labores. Incluso se permitía su ingreso a puerto en caso de extrema necesidad.

Por otro lado, la publicación del diario de Cook también despertó algunos apetitos en Boston, llevando a que en 1787 un grupo de comerciantes organizara una expedición con la fragata *Columbia Rediviva*, al mando John Kendrick, y el paquebote *Lady Washington*. Separados por una tormenta luego de doblar el cabo de Hornos, Gray puso proa directamente a Nutka, pero Kendrick decidió recalar en Juan Fernández, pues su nave había perdido parte de la arboladura, tenía el timón dañado y además habían muerto dos tripulantes víctimas de escorbuto y otros mostraban síntomas de esa perniciosa enfermedad. A su arribo, el 24 de mayo de 1788, el sargento mayor Blas González, gobernador de la isla, hizo reconocer la nave, tomó conocimiento de sus intenciones y optó por brindarle auxilio, dejándola partir por tratarse de una nación amiga. Informado sobre estos hechos, el virrey Croix desaprobó la actitud de González y le contestó indicándole que a “toda nave extranjera que surque estos mares sin licencia de nuestra corte, se le debe tratar como enemiga, aunque la nación a la que corresponda sea nuestra aliada, conforme a la real cédula de 25 de noviembre de 1692”.¹⁶

Además de la consecuente destitución de González,¹⁷ Croix aceptó el ofrecimiento del comerciante limeño Juan Miguel de Castañeda y Amuzquívar para que su navío *San Pablo* se dirigiera al sur en busca de las naves bostonesas. Armado con 34 cañones, y al mando del alférez de fragata Antonio Casulo, uno de los oficiales de marina que había permanecido en Lima, en junio de 1788 el *San Pablo* inició un crucero por las aguas de

¹⁶ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 254-256. Véase también Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso...*, II, pp. 381-382.

¹⁷ Lloyd Vernon Briggs, *History of Shipbuilding on North River, Plymouth County, Massachusetts: with genealogies of the shipbuilders, and account of the industries upon its tributaries, 1640 to 1872*, pp. 300-301.

Juan Fernández y Valparaíso, y tras reconocer San Félix y San Ambrosio sin encontrar a los buques norteamericanos, retornó al Callao.¹⁸

Al producirse estos hechos se encontraba en este puerto la fragata *Nuestra Señora de la Cabeza*, que al mando del capitán de navío José de Peralta y Roelas, marqués de Casares, había arribado el 5 de abril de 1788 con pliegos para el virrey.¹⁹ Enterado de los preparativos del *San Pablo*, Peralta protestó ante el vicegobernante señalando que esa labor debía ser llevada a cabo por una nave de la Armada, siendo la suya la única presente en la zona. No obstante, tal protesta era más formal que real, como bien comprendió y señaló Croix en su respuesta, pues la *Nuestra Señora de la Cabeza* estaba siendo recorrida y forrada con bronce, y además la expedición del *San Pablo* no implicaría gasto a la Real Hacienda.²⁰ Superada esta cuestión de honor, Peralta zarpó a mediados de diciembre, debiendo reemplazar a sus 73 desertores con “treinta y siete indios miserables, que siendo inútiles a la mar han dejado desamparadas sus familias”.²¹ Pese a tan ácidos comentarios, la fragata arribó a Cádiz en abril de 1789 sin haber tenido mayores problemas en la navegación.

La presencia de los referidos buques norteamericanos en aguas del Pacífico alertó al virrey Croix sobre el posible arribo de otras naves extranjeras, temor que se confirmó el 20 de marzo de 1789 cuando llegó al Callao la fragata *Nuestra Señora de los Placeres*, de la Compañía de Filipinas. Su capitán, Pedro Pineda, le informó que estando aún en el Atlántico, a 50° Sur, había entrado en contacto con una fragata británica cuyo capitán pasó a bordo y le indicó que venía al Pacífico a la pesca de ballenas. Apenas un mes más tarde, el 25 de abril, una fragata londinense de 24 a 26 varas de quilla había entrado en contacto con la *Tartana*, nave de Ilo que se dirigía a la isla Patillo para cargar guano. Cinco tripulantes británicos pasaron a la nave peruana e indicaron que venían en paz para pescar ballenas, intercambiando pequeños obsequios e indagando sobre los puertos cercanos y la presencia de cetáceos en esas aguas.

¹⁸ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 254-256.

¹⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 10, doc. 235, Casares a Valdés, Cádiz 16/4/1789. José Antonio del Busto, “El arequipeño José Antonio de Peralta y Rivera de las Roelas, jefe de escuadra de la Real Armada española y virrey electo del Nuevo Reino de Granada”, pp. 407-412.

²⁰ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 256-257.

²¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 10, doc. 235, Casares a Valdés, Cádiz 16/4/1789.

En los días siguientes se produjeron otros tres avistamientos más cerca de Ilo, alimentándose la sospecha de que los británicos se hubiesen establecido en la isla de San Félix, desde la cual podían no sólo dedicarse a la caza de ballenas o focas sino también realizar algún comercio ilegal en la costa.²²

En realidad se trataba de la *Emilia*, nave de 278 toneladas de propiedad de Samuel Enderby and Sons, que al mando de James Shields y con 21 tripulantes había zarpado de Londres en agosto de 1788. Era el primer ballenero en alcanzar el Pacífico, habiendo iniciado su búsqueda de esos cetáceos cerca a Más Afuera, y logrado su primera captura a los 31° 20' Sur. En mayo de 1789 se encontraba cazando lobos en una isla al sur de Ilo, y a principios de junio entró en contacto con la mencionada *Tartana*, a la que pidió que remitiese a Londres algunas cartas. El capitán de la nave peruana rehusó hacerlo, negándose además a creer que venía desde Londres. La *Emilia* inició su regreso en septiembre y su arribo a Londres, tres meses más tarde, dio origen a nuevos preparativos para enviar naves a la costa oeste americana. Aun antes de que la *Emilia* estuviese lista para volver a salir, a mediados de 1790 las balleneras francesas *Harmony* y *Falkland* zarparon de Dunkerque hacia el Pacífico. Pronto fueron seguidas por once naves británicas –*Emilia*, *Atlantic*, *Kitty*, *Greenwich*, *Prince William Henry*, *Fanny*, *Nereus*, *Kingston*, *Liberty*, *New Hope* y *Yorke*.²³

Pero retornando al primer crucero de la *Emilia*, al tomar conocimiento de su presencia en el Pacífico el virrey Croix buscó la manera de detenerla, recurriendo nuevamente a Juan Miguel de Castañeda para usar al *San Pablo* en esa misión. Al mando del alférez de fragata Casulo, el *San Pablo* volvió a hacerse a la mar el 6 de junio de 1789 llevando un oficial y 20 soldados del Regimiento de Lima, y habiendo sido convenientemente armado con 34 cañones de ocho, seis y cuatro libras. Reconoció las islas de San Félix y Mocha, sin encontrar rastro de los británicos,²⁴ y en septiembre se dirigió a Valdivia, varando ocho leguas al sur del puerto, frente a los farallones de San Pedro. Sin posibilidades de zafarse, Casulo ordenó abandonar la nave,

²² Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 263-265.

²³ Edouard A. Stackpole, *Whales & Destiny, The rivalry between America, France and Britain for Control of the Southern Whale Fishery, 1785-1825*, pp. 123-129. Briggs, *History of Ship-building...*, p. 167.

²⁴ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 263-265.

dirigiéndose en las embarcaciones menores hacia Valdivia. Sólo se perdió un hombre y la nave se hundió al día siguiente sin que pudiera rescatarse nada de ella.²⁵ Sometido a consejo de guerra a mediados de 1790, Casulo quedó liberado de culpa y continuó desempeñando sus labores habituales como maestro mayor de construcción en el Callao, por lo menos hasta 1792, falleciendo poco después.²⁶

De conformidad con lo estipulado en el ya mencionado tratado de San Lorenzo de El Escorial, suscrito poco después del zarpe de las naves francesas y de las primeras británicas, esas naves podrían realizar sus actividades en aguas americanas, pero no debían entablar ningún tipo de intercambio comercial con los súbditos españoles. Esto último generaría una serie de problemas, pues si alguna de esas naves ingresaba a puerto por motivos de emergencia debía pagar de alguna manera el auxilio recibido. En diversas ocasiones lo hicieron con aceite de ballena, pero en otras entraron en algún tipo de intercambio que rápidamente abrió las puertas al contrabando.

La situación se complicaría más a partir del segundo semestre de 1791, pues además de buques británicos y franceses, comenzaron a arribar naves norteamericanas procedentes de Nantucket –*Beaver*, *Hector*, *Rebecca* y *Washington*–, y de New Bedford –*Rebecca*–.²⁷ A diferencia de los británicos, los balleneros norteamericanos no contaron con un marco legal que les permitiera ingresar a puertos americanos hasta octubre de 1795, cuando España y Estados Unidos suscribieron un tratado de paz y amistad que definió sus fronteras americanas y les franqueó tal posibilidad.

En ese contexto, pronto algunos puertos del Pacífico comenzaron a recibir a naves extranjeras en busca de auxilio. Para el virrey Gil de Taboada esta situación implicaría un inmediato aumento del contrabando, para cuya represión se asignó en 1790 una fragata, la misma que fue reforzada al año siguiente con otras dos. Pero el virrey consideraba que se necesitaba una

²⁵ AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946 [Lohman Villena, *Siglos XVII y XVIII...*, p. 308]. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VII, pp. 36-37.

²⁶ AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946 [Elías, *La Marina 1780-1822...*, I, pp. 367-369].

²⁷ Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876*, pp. 187-188.

combinación de fragatas y bergantines, tal como señalaría años más tarde en su memoria de gobierno:

Se cubrían por este medio enteramente unas costas tan dilatadas como las nuestras. Se recorrían con más frecuencia según corresponde, y en caso de una guerra no sólo favorecerían nuestro comercio, apresando a los enemigos que surcasen en nuestros mares, sino que capitaneando los demás buques que podían armarse en guerra, formarían una escuadra capaz de que nuestras posesiones no padeciesen el menor detrimento, castigando qualesquiera arrojo de los enemigos.²⁸

Tras insistir en la necesidad de bergantines, en noviembre de 1791 se dispuso la construcción de dos naves de ese tipo, de 229 toneladas, del porte de 20 cañones de a 6, cuyo costo fue asumido por el virreinato peruano, que en julio de 1794 pagó 1 912 413 reales y 30 maravedíes de vellón a los astilleros reales de Cartagena.²⁹ Ambas naves arribarían al Apostadero del Callao recién en 1795, por lo que su actuación corresponde al capítulo siguiente. Lo que sí debemos abordar ahora es la labor emprendida por las fragatas destinadas al Pacífico para combatir el contrabando.

Tomás Geraldino, comandante del apostadero

A raíz de la crisis de Nutka y de la creciente presencia de naves extranjeras en aguas del Pacífico, en febrero de 1790 se dispuso que la fragata *Liebre*, al mando del capitán de navío Tomás Geraldino y Geraldino, zarpara hacia el Callao para quedar a órdenes del virrey Gil de Taboada.³⁰

Para auxiliar en los efectos del real servicio que estime convenientes... si las circunstancias del día o las que fuesen ocurriendo exigiesen más buques, avise

²⁸ Gil de Taboada, *Memoria de gobierno...*, pp. 318-319.

²⁹ Ídem, pp. 318-319, 506-507. Fernández Duro, *Armada española...*, VIII, p. 431. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n° 874, Gastón a Valdés. *CDIP*, XXII, 1, p. 105. Schwab, *Reales Cédulas, Reales Órdenes, Decretos, Autos y Bandos...*, p. 284.

³⁰ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 11, doc. 134, borrador de carta a Gil de Taboada, Madrid 2/2/1790.

y proponga vuestra excelencia la cantidad y calidad de los que haya menester, individualizando los destinos en que medite ocuparlos.

Tras cuatro meses de navegación, la *Liebre* arribó al Callao en julio de 1790 conduciendo 2 496 quintales de azogue para las siempre ávidas minas peruanas.³¹ En el puerto encontró a las ya mencionadas corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, y Geraldino asumió el mando del apostadero y la conducción de las tareas ya iniciadas por Malaspina, sumándose la de reparar su propia nave y apoyar a las corbetas que finalmente se hicieron a la mar el 20 septiembre con rumbo a Guayaquil, donde habrían de continuar su labor científica.

Algún tiempo después la *Liebre* zarpó hacia Chiloé, Valdivia y Juan Fernández con el situado y bastimentos requeridos para esas plazas, reconociendo además esas costas para evitar que los buques extranjeros se dedicaran al contrabando. Durante su crucero, el 2 de marzo de 1791, a más de 100 millas de costa capturó a la fragata francesa *Necker*, cuya tripulación estaba compuesta por suecos, franceses y norteamericanos. Conducida a Valparaíso, fue liberada por orden del capitán general de Chile, Ambrosio O'Higgins, previniéndose a su capitán de que se mantuviera alejado de costa.³²

La *Liebre* retornó al Callao el 6 de mayo de 1791,³³ y poco después ingresaron al puerto las fragatas *Santa Gertrudis* y *Santa Bárbara*. Estacionadas en Montevideo, en diciembre de 1790 se dispuso que pasaran al Callao en reemplazo de los navíos *San Pedro de Alcántara* y *San Leandro*, que en septiembre habían sido destinados a pasar al Pacífico pero que por diversos motivos no habían llegado a salir de Cádiz.³⁴ Las dos fragatas habían zarpado el 7 de marzo de 1791, separándose a la altura del cabo Corso en medio de una cerrada neblina y fuertes vientos, pese a lo cual no tuvieron

³¹ AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/22, *Liebre*, Callao 8/7/1790.

³² Vargas Ugarte, *Historia General del Perú...*, V, p. 146. Francisco A. Encina, *Historia de Chile. Desde la prehistoria hasta 1891*, IV, p. 682.

³³ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 12, doc. 186, Geraldino a Valdés, Panamá 11/8/1791.

³⁴ Ídem, legajo 11, doc. 111, Córdova a Valdés, Isla de León 27/8/1790.

mayores problemas en arribar al puerto peruano.³⁵ En la última parte de su travesía, el 15 de mayo, la *Santa Bárbara* reconoció al paquebote francés *Harmony*, que había salido de Dunkerque hacía nueve meses y se dirigía de regreso a dicho puerto con 15 tripulantes, la mayoría ingleses y ningún español. Días después reconoció una fragata y tres bergantines británicos dedicados todos ellos a la caza de ballenas.³⁶

El virrey Gil de Taboada disponía ahora de tres fragatas, debiendo despachar a la *Santa Gertrudis* a órdenes del virrey de Nueva España; la *Santa Bárbara* a órdenes del presidente de Chile para reconocer las aguas de Chiloé y Juan Fernández, “donde supongo serán más frecuentadas de pescadores extranjeros”;³⁷ y la *Liebre* a Panamá con el situado, para destinarla después a cruzar frente a las costas peruanas.

Esta última fue la primera en zarpar, haciéndolo a mediados de julio con casi 350000 mil pesos del situado y de la renta del Tabaco.³⁸ Llegó a Panamá a mediados del siguiente mes, inició su regreso a principios de septiembre y al tocar en Paita encontró a la fragata londinense *Liberty*, a la que se le indicó que luego de tomar algunos refrescos se hiciera a la mar a la brevedad. Prosiguió luego su viaje hacia el Callao a donde fondeó el 19 de noviembre de 1791.³⁹

La *Santa Gertrudis* se hizo a la mar a principios de septiembre de ese año con 41 cañones destinados a San Blas, arribando a Acapulco a fines de octubre donde recibió nuevas instrucciones del virrey novohispano.⁴⁰ En ruta a ese puerto encontró a la ya mencionada *Emilia*, debiendo auxiliarla con medicinas, verduras, agua, vinagre y otras cosas, y acompañarla hasta Paita para que refrescara víveres y se restablecieran los tripulantes. Fue la primera nave extranjera en ingresar a ese puerto norteño. En las costas de Nicaragua la *Santa Gertrudis* perdió parte de la arboladura, llegando a Acapulco con

³⁵ Ídem, legajo 12, cuadernos 6 y 170.

³⁶ Ídem, legajo 12, cuaderno 171.

³⁷ Ídem, legajo 13, doc. 1. Gil de Taboada a Valdés, Lima 5/6/1791. Ver también AGS, Secretaría de Guerra, legajo 7099, doc. 80, fragata *Santa Bárbara*, reconocimiento de Chiloé.

³⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 12, doc. 186, Geraldino a Valdés, Panamá 11/8/1791; legajo 13, doc. 2, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/11/1791.

³⁹ Ídem, legajo 13, doc. 2, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/11/1791.

⁴⁰ Ídem, legajo 12, cuaderno 171; legajo 13, cuaderno 1.

más de un centenar de sus tripulantes enfermos. En ese puerto se encontraban las corbetas de Malaspina, de regreso de la costa del Noroeste.⁴¹

La *Santa Gertrudis* pasó luego a San Blas, donde se puso a órdenes del capitán de navío Bodega y Quadra, comandante del apostadero y jefe de la comisión de límites que debía entregar a los británicos las posesiones que habían tenido en Nutka al momento de producirse el incidente en 1789. La fragata fue empleada en dicha comisión hasta noviembre de 1792, cuando retornó a San Blas, pasando luego a Acapulco desde donde partió hacia el Callao a mediados del siguiente año. En el viaje de regreso reconoció el archipiélago de Galápagos⁴² y a fines de junio ingresó a Paita. Permaneció dos semanas en ese puerto, lapso durante el cual arribaron cinco balleneros británicos.⁴³ Finalmente, a principios de agosto de 1793 la *Santa Gertrudis* fondeó en el Callao.

La *Santa Bárbara* zarpó hacia Valparaíso en septiembre de 1791, desde donde se dirigió a San Carlos de Chiloé para reconocer las islas y canales del sur. Dicha labor fue realizada en enero y febrero del siguiente año por dos de sus oficiales al mando de sendas piraguas.⁴⁴ Concluido dicho trabajo, que habría de dar como fruto algunos mapas y diarios, la fragata se dirigió a Valdivia, Talcahuano y Valparaíso antes de retornar al Callao a fines de mayo de 1792, perdiendo varias planchas del forro de estribor en esta última etapa.⁴⁵ En su reconocimiento avanzó los trabajos realizados por Moraleda algunos años antes, pero resultaba obvia la necesidad de continuar con los mismos.

Por tal razón, en agosto de 1792 Gil de Taboada dispuso que Moraleda se dirigiera a Chiloé para retomar su reconocimiento de la zona, zarpando para ello al mes siguiente en compañía del pilotín de la Armada José de Torres. Permaneció en la zona hasta 1796, realizando una notable labor, reconociendo y levantando minuciosos planos de las costas entre los 41° y 46° Sur, al oriente de los archipiélagos de Chiloé y de Chonos.⁴⁶

⁴¹ David, Fernández-Armesto, Novi y Williams, *The Malaspina Expedition*, II, pp. 231-232. Juan Bautista Avalué-Arce, "De Cádiz a Alaska. Un diario de navegación, 1790-1792", p. 302.

⁴² MNM, ms. 327, doc. 1. Gil de Taboada, *Memoria de gobierno*, p. 179.

⁴³ AGI, Estado 73, n.º. 37, Gil de Taboada al duque de Alcudia, Lima 26/6/1793.

⁴⁴ Vásquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile...*, pp. 1011-1014.

⁴⁵ AGMAB, Listas de Cádiz, 8118/307; Expediciones a Indias, legajo 13, doc. 135, Lobato a Valdés, Lima 26/7/1792. Avalué-Arce, "De Cádiz a Alaska...", pp. 300-301.

⁴⁶ Vásquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile...*, pp. 1016 y ss.

Sobre esta comisión escribió en su memoria de gobierno el virrey Gil de Taboada:⁴⁷

Destiné sobre todo el piloto de la Real Armada don José de Moraleda, perito en su facultad y de útil, honrosa aplicación, para que anualmente y cuando lo permitan aquellos climas, reconozca aquel sinnúmero de caletas y esteros de la costa que corre hacia el estrecho de Magallanes, por lo mismo que lo remoto de aquellas islas que siguen hacia el Polo pudieran haber facilitado anteriormente algún oculto establecimiento á naciones extranjeras; y hallándose en esta comisión desde el año 1792, según se ha referido al Estado Político, parece que he procurado desempeñar por todos modos el gobierno de estos dominios.

La *Santa Bárbara* volvió a zarpar en diciembre de 1792 para llevar los caudales a la guarnición de Chiloé, pasando luego a Talcahuano y Valparaíso antes de retornar al Callao en mayo de 1793.⁴⁸

Mientras estas cosas tenían lugar en el Pacífico, a fines de 1791 el Ministerio de Marina dispuso que la fragata *Nuestra Señora de Loreto* pasara de Cádiz al Callao llevando 2 500 quintales de azogue y que a su arribo relevara a la *Liebre*.⁴⁹ Zarpó a fines de febrero del siguiente año, pero durante el cruce del Atlántico encontró fuertes vientos que le dañaron la arboladura viéndose obligada a arribar a Montevideo a fines de mayo. Lamentablemente, al día siguiente de su arribo se desató un fuerte pampero y la fragata se vio arrastrada contra la playa, perdiéndose completamente y arrastrando en ese sinientro a un gran número de sus tripulantes.⁵⁰

A finales de 1791, cuando se le comunicó al virrey Gil de Taboada que se relevaría a la *Liebre*, este pidió que el capitán de navío Geraldino permaneciera en el Callao al mando de una de las fragatas asignadas al apostadero. El virrey estaba satisfecho con el desempeño de este jefe, no sólo por la forma como estaba llevando el apostadero sino por la valiosa experiencia que había

⁴⁷ Gil de Taboada, *Memoria de gobierno...*, pp. 317-318.

⁴⁸ AGMAB, Listas de Cádiz, 8118/307, *Santa Bárbara*.

⁴⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 13, docs. 3, 110, 121, 122 y 124.

⁵⁰ Cesáreo Fernández Duro, *Naufragios de la Armada Española*, pp. 94-98.

adquirido en el trato con las naves extranjeras.⁵¹ Muy poco después pudo dar una nueva muestra de esa experiencia, pues el 1º de abril de 1792 arribaron al Callao las corbetas balleneras londinenses *Edward* y *Vibo*, con 700 y 900 barriles de aceite, respectivamente. Los tripulantes de ambas naves estaban con escorbuto, siendo más grave la situación en la *Edward*, uno de cuyos tripulantes era el canario Francisco Saavedra. Además, la *Vibo* estaba embarcando gran cantidad de agua, por lo que debía realizar reparaciones de urgencia a su casco. Geraldino dispuso guardia armada en ambas naves y prohibió toda comunicación con tierra, reconviniendo a sus capitanes de que su arribo no estaba autorizado por los acuerdos suscritos entre sus países. No obstante, atendiendo a la delicada situación en que se hallaban, y previa inspección de las naves para ver si había bienes de contrabando, pidió autorización al virrey para que desembarcaran los enfermos y se auxiliara a la *Vibo*, la misma que pudo zarpar el 6 de abril, tras cinco días en puerto. Dado que la situación de los tripulantes de la *Edward* era más delicada, su zarpe sólo pudo producirse el 11 de ese mes, dejando en tierra a Saavedra y reemplazándolo con un británico que había desertado de un ballenero.⁵² Ese mismo año ingresaron al Callao la fragata ballenera francesa *Lucila*, y las británicas *Barbara*, *Guillerma*, *London*, *Hero*, *Segunda Guillermina* y *Harponera de Bristol*.⁵³

A principios de julio de 1792 la *Liebre* salió a cruzar las aguas del sur del virreinato, reconociendo varias embarcaciones extranjeras en las que no encontró bienes que le hiciesen sospechar que intentasen contrabandear. La única novedad que reportó fue haber hallado el 10 de julio a la ballenera norteamericana *Beaver*, reportada como *Víbora*, cazando muy cerca de costa, por lo que le ordenó alejarse de ella. Retornó al Callao a fines de agosto, luego de 51 días de crucero, zarpando luego hacia Panamá para llevar el situado.⁵⁴

⁵¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 16, doc. 1, Aranjuez 8/2/1794, borrador reservado para el virrey.

⁵² Ídem, legajo 13, docs. 4, 127 y 128. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 10, cuaderno 5, legajo 1.

⁵³ AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 10, cuaderno 5, legajos 2 al 9.

⁵⁴ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 13, doc. 137, Geraldino a Valdés, Callao 5/9/1792; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 23/1/1794.

Guerra con Francia

Al grito de Libertad, Igualdad y Fraternidad, el rey francés Luis XVI había sido obligado a limitar sustantivamente su omnímodo poder en favor de la burguesía. Tras incitar a los países vecinos para que ataquen a la Francia revolucionaria, el rey intentó escapar de París, siendo capturado, puesto en prisión, juzgado y finalmente ejecutado el 21 de enero de 1793. La reacción de los otros monarcas europeos no se hizo esperar y pocos días después Gran Bretaña declaraba la guerra a Francia, mientras que España lo hacía en marzo.

Si bien la noticia de la declaración de guerra sólo llegó a Lima en agosto de 1793,⁵⁵ ya desde abril o mayo se suponía que esta sólo era cuestión de tiempo, y el virrey Gil de Taboada había sido instruido para detener a todas las naves francesas que arribaran a puertos del virreinato o se encontraran en sus aguas.⁵⁶ En atención a ello, el virrey dispuso lo conveniente “en los puertos, y buques de guerra y mercantes, a fin de evitar cualquier sorpresa en caso de declaración de guerra con la Francia”.⁵⁷

Con la declaración de guerra se remitieron 20 patentes de corso para ser distribuidas entre quienes se interesaran en llevar a cabo dicha actividad, siendo una de las que obtuvo patente de corso la fragata *Peregrina*.⁵⁸

Para ese momento Gil de Taboada sólo contaba con las fragatas *Liebre* y *Santa Bárbara*, estando a la espera del arribo de la *Santa Gertrudis* procedente de México. Pero antes de que esta llegase ingresaron al Callao las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, luego de completar un largo viaje por toda la costa oeste americana, Filipinas, Australia, Nueva Zelanda y algunas otras islas del Pacífico. Una enorme cantidad de información científica había sido reunida por la expedición, y era necesario no sólo ordenarla e ir remitiendo algunos informes a España, sino también reparar las naves y dar descanso a sus tripulaciones. Además, como se señaló, la situación de guerra con Francia hacía necesario redoblar las precauciones para evitar que todo el esfuerzo

⁵⁵ MNM, ms. 751, f. 104.

⁵⁶ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 20/7/1793.

⁵⁷ Ídem, legajo 15, doc. 182; legajo 16, doc. 1; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 5/6/1793 y Lima 20/8/1793.

⁵⁸ Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 18, 24/9/1799.

desplegado se perdiese en el fragor de un combate o con el hundimiento de una de las naves.⁵⁹

No cabe extenderse sobre las labores realizadas por la expedición Malaspina en su segunda estada en el Callao, puesto que este tema ha sido abordado ya en diversas publicaciones. Lo que sí podemos mencionar es que sus oficiales y científicos pudieron poner en orden sus notas y apuntes, sacando copia de ellos para evitar su pérdida durante el viaje de regreso. Asimismo, compartieron la información cartográfica e hidrográfica con el piloto Andrés Baleato, quien había sido nombrado maestro de la Academia Real de Náutica de Lima, y que como tal debía contar con esa información para cumplir de mejor manera sus obligaciones con el Cuerpo de Pilotos.

A mediados de octubre, gracias al apoyo de Gil de Taboada y Geraldino, las dos naves pudieron completar sus preparativos y zarpar en demanda de Talcahuano, donde se separaron para llevar a cabo algunos trabajos adicionales, reuniéndose luego en Montevideo para cruzar el Atlántico. Habían completado sus dotaciones con tripulantes de la *Liebre* y de la *Santa Bárbara*, adoptando además varias medidas para poder defenderse en caso de un encuentro con naves enemigas.

A principios de agosto, cuando aún estaban las corbetas en el Callao, finalmente arribó de México la *Santa Gertrudis*, iniciando de inmediato sus preparativos para emprender el viaje de regreso a Cádiz. Como era usual, la fragata tuvo grandes problemas para completar su dotación, disminuida tanto por las enfermedades como por las deserciones. Hubo que llevar marineros sin experiencia en asuntos de mar, siendo provista la guarnición por el Regimiento de Lima. A principios de marzo de 1794 la *Santa Gertrudis* zarpó llevando a bordo 3 000 000 de pesos en plata y 1 000 000 en oro, y escoltando a las mercantes *Levante*, *Princesa*, *Concordia* y *Neptuno*, en las que se repartieron otros 4 000 000 de pesos. El convoy se dirigió a Montevideo, donde el virrey de Buenos Aires debía darle las últimas noticias sobre la guerra así como las instrucciones pertinentes para cruzar del Atlántico. La *Santa Gertrudis* y su convoy llegaron al Río de la Plata en mayo, reuniéndose en dicho puerto con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Al mando del capitán de navío Malaspina, a fines de junio las referidas naves, a las que

⁵⁹ Jorge Ortiz Sotelo, "La segunda estadía en el Perú", II, pp. 63-85.

se habían unido otras provenientes de Lima y del propio Río de la Plata, zarparon en demanda de Cádiz, a donde arribaron sin mayores contratiempos el 21 de septiembre de 1794.⁶⁰

Distinta fue la suerte del navío *Santiago Apóstol*, que salió de Lima antes de la declaración de la guerra con más de 1 000 000 de pesos y valiosa carga. El 3 de abril de 1793, estando ya cerca de Cádiz, fue apresado por el corsario francés *General Dumourier*, de 22 cañones, y 11 días después ambas naves fueron apresadas por una división británica de cuatro navíos y una fragata al mando del contralmirante John Gell. Conducido a Plymouth, fue condenado como buena presa por haber pasado un tiempo muy prolongado desde su captura y por haber transferido a la nave francesa las cajas de moneda. Esta captura y condena sería uno de los incidentes que llevarían luego a la ruptura de hostilidades entre España y Gran Bretaña.⁶¹

A fines de 1793 la fragata *Santa Bárbara* salió del Callao hacia Valparaíso llevando caudales, provisiones y vituallas para las guarniciones. En dicho puerto falleció su comandante, el capitán de fragata Nicolás Lobato, por lo que asumió el mando el teniente de navío Francisco Barba,⁶² quien el 20 de abril de 1794 salió hacia Juan Fernández con el bergantín mercante *Misericordia*, en el que también se habían embarcado provisiones para esa guarnición. Cinco días más tarde arribaron a su destino, pero pocas horas después sobrevino un fuerte temporal que arrojó a la fragata sobre la orilla, perdiéndose totalmente. El *Misericordia* pudo salvarse, logrando llevar de regreso a Valparaíso a parte de la dotación. En la isla quedó el teniente de fragata Francisco de Clemente con medio centenar de marineros para salvar lo que pudiesen. Posteriormente pasó a Valparaíso en una de las lanchas de la fragata.⁶³

⁶⁰ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 16, carpeta 1, Gil de Taboada a Valdés, Lima 8/3/1793; y anexas cartas 64 y 65 de la misma fecha; carpeta 3; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 23/1/1794. David, Fernández-Armesto, Novi y Williams, *The Malaspina Expedition...*, III, pp. 251-258.

⁶¹ Fernández Duro, *Armada española...*, p. 39. William James, *The Naval History of Great Britain*, I, pp. 90-91. AGMAB, Corso y Presas 2513, legajo 5206.

⁶² AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 21/2/1794. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 11, cuaderno 4, legajo 2, noviembre de 1793.

⁶³ Fernández Duro, *Naufragios...*, pp. 105-106. BNP, ms. C.398, f. 28.

Con mucho esfuerzo, y a lo largo de varios años, se logró recuperar 606 artículos, pero sólo 2 de sus 34 cañones pasaron a Lima, permaneciendo algunos más en Juan Fernández.⁶⁴

En enero de 1794 se dispuso que pasaran al Perú las fragatas *Santa Rosa-lía*, al mando del capitán de navío Joaquín de Molina; y la *Astrea*, al mando del capitán de fragata Pedro de Cabrera, la primera de las cuales llegó al Callao en los primeros días de julio.⁶⁵ La *Astrea* zarpó en seguimiento de la *Santa Rosalía* pero encontró vientos flojos dentro de la misma bahía que la retrasaron hasta perderla de vista, iniciando sola su travesía por el Atlántico. Durante la misma se presentó una epidemia de lepra, escorbuto y “fiebres pútridas” que la obligaron a arribar a Montevideo a principios de julio. La recuperación de la dotación tomó varios meses y sólo pudo continuar su viaje en diciembre, habiendo perdido durante ese lapso unos 70 tripulantes, entre desertores y fallecidos. Ya próxima a salir hacia el Callao, el virrey de Buenos Aires autorizó se embarcaran 104 esclavos de propiedad de Manuel Aguirre –80 varones y 24 mujeres–, quien pagó por el transporte de cada uno de ellos 50 pesos, siendo empleados varios de ellos para sustituir a los desertores. Asimismo, embarcó 2 499 quintales de azogue destinados a Lima que habían sido dejados en dicho puerto por la fragata *Ventura*, y sin mayores novedades arribó al Callao en enero de 1795.⁶⁶

Poco antes, a fines de diciembre, había zarpado del Callao la fragata *Liebre* con más de 4 000 000 de pesos, convoyando a las naves del comercio *Nuestra Señora de las Nieves* y *San Pedro la Reina*, en las que iban 730 968 pesos en plata y oro, además de bienes diversos. El convoy arribó a Montevideo a principios de marzo de 1794, reiniciando su travesía a mediados de abril para arribar a Cádiz los primeros días de julio.⁶⁷ A bordo de la *Liebre* se remitían cajones con semillas y otros efectos que la expedición botánica

⁶⁴ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, doc. 140, Ugart e a Cornel, Callao 18/5/1801.

⁶⁵ Ídem, legajo 16, cuadernillo 1, borradores de cartas a Gil de Taboada, Aranjuez 25/1 y 8/2/1794; y Tejada a Valdés, n° 16, Madrid 28/1/1794; legajo 18, cuadernillo de Lima, 26/1/1795.

⁶⁶ Ídem, legajo 17, cuadernillo de asuntos varios; legajo 19, cuadernillo de la fragata *Astrea*, 2/5, 8/4 y 1/7/1795; Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, Callao 21/1/1795.

⁶⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, cuadernillo de la fragata *Astrea*, 7/7/1795. AGI, Estado 80, n° 14.

había recogido en las montañas de Tarma, así como 36 onzas de oro para la publicación de la *Flora Americana*.⁶⁸

La posguerra

Al momento en que el capitán de navío Molina asumió el mando en el Callao la guerra con Francia, conocida como la Guerra del Rosellón, se tornaba difícil para las armas españolas. Los republicanos franceses no sólo habían logrado expulsar a las fuerzas españolas sino que habían pasado a la ofensiva y en abril de 1795 llegaron a ocupar Miranda del Ebro. Esto llevó a que en junio de ese año se firmara la Paz de Basilea, ratificada al mes siguiente con un tratado que reconocía a la República Francesa y le cedía la mitad de la isla de Santo Domingo.

Poco antes de la paz, a fines de marzo, habían ingresado a Valparaíso la corbeta *Discovery* y su consorte el tender *Chatam*, que al mando del capitán George Vancouver venían de la costa del Noroeste. Ambos buques permanecieron algunas semanas antes de dirigirse a doblar el cabo de Hornos rumbo a Gran Bretaña, sin saber que su plácida estancia en el puerto chileno sería seguida de un estado de guerra entre su país y España.⁶⁹

El 18 de agosto, España y Francia suscribirían el Tratado de San Ildefonso, mediante el cual establecían una alianza militar contra Gran Bretaña, iniciando así una nueva etapa de guerras que tendría notables repercusiones en el Pacífico. En los dos años transcurridos entre el arribo de Molina y el inicio de la guerra con Gran Bretaña llegaron al Callao los dos bergantines que el virrey Gil de Taboada había mandado construir para servir en el Perú, algunos buques sueltos y una división al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava.

Los bergantines *Peruano* alias *San Francisco*, y *Limeño* alias *San Gil*, con 102 pies de eslora y 28.5 de manga, fueron construidos en el Real Arsenal de Cartagena, lanzados al mar a fines de agosto de 1793 y puestos

⁶⁸ AGI, Lima 710, n° 17 y 18.

⁶⁹ George Vancouver, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and round the World*, III, pp. 401-463.

al mando de los tenientes de navío José Pascual de Vivero y Felipe Martínez, respectivamente.⁷⁰ Poco después tomaron parte en las operaciones sobre Tolón y luego pasaron a Cádiz, donde se incorporaron a la escuadra del teniente general Francisco de Borja.⁷¹

Finalmente, en agosto de 1794 ambas naves zarparon hacia el Callao, cada uno con cinco oficiales y 16 cañones de seis libras y seis obuses de tres. A principios de octubre recalaron en Montevideo, donde permanecieron dos meses antes de dirigirse hacia su destino final. Durante la travesía se separaron, arribando al Callao a principios de febrero de 1795, primero el *Limeño* y pocos días después el *Peruano*. Estos bergantines habrían de convertirse en los caballitos de batalla del apostadero del Callao, llevando a cabo numerosas comisiones, la primera de las cuales tuvo lugar en abril de ese mismo año, al salir en busca de una supuesta escuadra británica, que resultó estar formada por cuatro balleneros de esa nacionalidad que habían recalado juntos en Arica.

En febrero de ese mismo año zarpó de Cádiz hacia el Callao el navío *San Fulgencio* con el fin de transportar los caudales y frutos que se tuviesen que remitir a la Península.⁷² Además, trajo como pasajeros a Paula de Castro, María de Luque y su esposo Mariano Isidro Cordero, que tras ser detenidos por la revolución de Túpac Amaru habían sido hallados inocentes y puestos en libertad, debiendo pasar al Callao para dirigirse luego al Cusco por cuenta de la Real Hacienda.⁷³

El *San Fulgencio* tuvo una serie de problemas durante su travesía, y tras varios intentos por doblar el cabo de Hornos tuvo que dirigirse a Montevideo para hacer algunas reparaciones urgentes y atender al creciente número de enfermos que tenía en su dotación. A su arribo a ese puerto, en junio de 1795, su comandante escribió al virrey Gil de Taboada informándole de lo sucedido, e indicándole que si llegaba a cruzar iba a ser necesario descubrir la

⁷⁰ Gran cantidad de información técnica sobre estos bergantines se ubica entre los papeles del *Limeña* que se conservan en el HCA 49/40 a 49/44.

⁷¹ Jorge Ortiz Sotelo y Lorena Toledo Valdez, "Los bergantines *Peruano* y *Limeño*", pp. 75-86.

⁷² AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 16, doc. 4, cuadernillo sobre la comisión del *San Fulgencio*, 21/10/1794.

⁷³ Ídem, legajo 16, doc. 2, Gardoqui a Valdés, San Lorenzo 9/12/1794.

quilla antes de intentar el tornaviaje, sugiriendo que una de las dos fragatas existentes en el Callao pasara a Montevideo con los caudales y frutos.⁷⁴

Cuando dicho reporte llegó a Lima ya Gil de Taboada había sido informado de que otro navío sería despachado hacia el Callao, por lo que no consideraba necesario que la *Santa Gertrudis* retornase al Pacífico. Fue por ello que a fines de agosto ordenó al capitán de navío Molina que se alistara para zarpar con la *Santa Rosalía* con destino a Montevideo, debiendo pasar luego a Cádiz en conserva del *San Fulgencio*.⁷⁵ Tras completar sus preparativos, Molina salió del Callao a fines de noviembre de 1795, llevando poco más de 5 000 000 de pesos, dos de los cuales eran de la Real Hacienda y el resto de particulares.⁷⁶ Una vez en Montevideo, la *Santa Rosalía* procedió a transbordar los caudales y a principios de abril de 1796 salió en conserva con el *San Fulgencio* y la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, llevando en total unos 6 800 000 de pesos. Para ese momento se consideraba muy probable que se declarara la guerra con Gran Bretaña, por lo que el convoy no dejó de sobresaltarse al encontrarse con un navío y una fragata de esa nación escoltando a varios mercantes que se dirigían a Río de Janeiro. Luego de reconocerse mutuamente, pudieron continuar sus respectivas derrotas, arribando a Cádiz a fines de junio.⁷⁷

En septiembre de 1795, mientras la *Santa Rosalía* se alistaba para su viaje, habían salido del Callao la fragata *Astrea* y el bergantín *Limeño*, dirigiéndose la primera a Valparaíso para apoyar al presidente de Chile en el repoblamiento de Osorno, y el segundo a reconocer Juan Fernández, San Carlos de Chiloé, Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y la costa hasta el Callao en busca de naves extranjeras. El 20 de octubre el *Limeño* llegó al primero de estos puntos, encontrando a la guarnición en una situación deplorable por la falta de víveres y con gran número de enfermos. Su gobernador, el teniente coronel de caballería Fernando Amador, informó al teniente de navío Martínez

⁷⁴ Ídem, legajo 21, cuadernillo del virrey, n° 96, Gil de Taboada a Valdés, Lima 28/11/1795; cuadernillo de buques sueltos, 18/2/1796, n° 93, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/8/1795.

⁷⁵ Ídem, legajo 21, cuadernillo del virrey, 18/2/1796, n° 93, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/8/1795.

⁷⁶ Ídem, legajo 21, cuadernillo del virrey, n° 97, Gil de Taboada a Valdés, Lima 30/11/1795.

⁷⁷ Ídem, legajo 21, cuadernillo de buques sueltos, 5/7/1796, Ruiz Huydobro a Antonio de Arce, Cádiz 30/6/1796.

que había enviado noticia de su situación a Chile con el teniente de fragata Francisco Clemente y Miró, que había zarpado el 25 de septiembre en la lancha de la naufragada fragata *Santa Bárbara*, con los marineros que habían quedado en la isla para recuperar el material de su nave. No obstante, ante la posibilidad de que no hubiesen alcanzado el continente, le pidió que se dirigiera a Valparaíso e informara de su situación. Martínez no sólo aceptó ese pedido sino que además recibió a bordo a 35 colonos que se encontraban enfermos, zarpando luego de tres días de permanecer en la isla, llevando a bordo algunos de los objetos recuperados del naufragio.⁷⁸

A su arribo a Valparaíso el *Limeño* encontró a la *Astrea*, que a su vez esperaba al presidente de Chile y a las familias que debían repoblar Osorno. O'Higgins llegó los primeros días de octubre en compañía del obispo de Concepción y de otros 32 funcionarios, además de unas 200 familias que se embarcaron en ambos buques, zarpando a mediados de noviembre hacia Valdivia. Luego de desembarcar a O'Higgins, su comitiva y las familias destinadas a Osorno, el obispo de Concepción se transbordó de la fragata al bergantín para pasar a San Carlos de Chiloé para visitar su diócesis y traer a otro grupo de familias destinadas también a Osorno.⁷⁹ Tras cumplir esa comisión, el bergantín pasó a Talcahuano con el presidente O'Higgins, encontrándose cerca a ese puerto con la escuadra de Álava.

La escuadra de Ignacio María de Álava, destinada a Manila, estaba formada por los navíos *Europa*, *Montañés* y *San Pedro Apóstol*, y las fragatas *Nuestra Señora del Pilar* y *Fama*. Había zarpado de Cádiz el 29 de noviembre de 1795, tocando en Malvinas antes de doblar el cabo de Hornos, y el 4 de marzo siguiente, a la altura de Talcahuano, fue alcanzada por el bergantín *Peruano*.⁸⁰ La escuadra recaló en ese puerto, zarpando poco después con el presidente O'Higgins a bordo para dirigirse a Valparaíso, con la única novedad de haberse perdido el ancla del *Europa*, navío que fue auxiliado

⁷⁸ Ídem, legajo 21, cuadernillo de buques sueltos, 19/7/1796, Martínez a Valdés, Valdivia 16/12/1795.

⁷⁹ Ídem, legajo 21, cuadernillo de buques sueltos, 7/5/1796, Cabrera a Valdés, Valparaíso 8/11/1795; 19/7/1796, Martínez a Valdés, Valdivia 16/12/1795.

⁸⁰ MNM, mss. 863 bis y 864 bis, Instrucciones y diario de Ignacio María de Álava con la escuadra de su mando de Cádiz a Puerto Egmont, Talcahuano, Valparaíso, Callao, Umatag, en Marianas, Manila.

por la fragata mercante *Begoña*.⁸¹ A mediados de abril los tres navíos y la fragata *Nuestra Señora del Pilar* se dirigieron al Callao, a donde arribaron en los primeros días de mayo, encontrando en el puerto a la *Astrea* que había retornado de Chile, luego de hacer un segundo viaje de Valparaíso a Valdivia con más apoyo para repoblar Osorno. En Valparaíso quedaron hasta fines de mayo la fragata *Nuestra Señora del Pilar* y el bergantín *Peruano* para trasladar al Callao a O'Higgins, nuevo virrey del Perú, arribando a su destino los primeros días de junio de 1796.⁸²

La escuadra de Álava zarpo del Callao el 6 de octubre de ese año,⁸³ y poco después sus comandantes fueron informados de que su destino era Manila, desde donde debían proteger las posesiones españolas en Filipinas ante un probable conflicto con Gran Bretaña como consecuencia de la alianza con Francia suscrita el 19 de agosto de 1796. La vieja animadversión que españoles y británicos sentían entre sí se había visto exacerbada por numerosos incidentes durante la reciente lucha contra los franceses, e incrementada por las reiteradas detenciones de naves españolas luego de que se suscribiera la paz de julio de 1795.⁸⁴ Luego de hacer escala en las Marianas, esta escuadra arribó a su destino a mediados de diciembre de 1796,⁸⁵ permaneciendo en esa zona hasta 1802. Su presencia llevó a organizar el apostadero naval de Cavite, empleando para ello a buena parte del personal proveniente del de San Blas.

Al zarpar la escuadra de Álava quedaron en el Callao la *Astrea* y el *Peruano*, mientras que el *Limeño* había salido en septiembre a Valparaíso y a otros puertos del sur. A finales de 1796 el *Peruano* volvió a dirigirse a Juan Fernández con pólvora, munición y cureñas para la guarnición de esa isla, regresando de esa comisión a principios de diciembre.⁸⁶

⁸¹ BNP, ms. C.398, f. 27v.

⁸² ANCh, Fondo Vicuña Mackenna, vol. 177, f. 49. Vargas Ugarte, *Historia General del Perú...*, V, p. 133; Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico...*, entrada Ambrosio O'Higgins.

⁸³ BNP, ms. C.398, ff. 23 a 32.

⁸⁴ Adolphe Thiers, *Historia de la Revolución Francesa*, II, p. 568.

⁸⁵ Fernández Duro, *Armada Española...*, VIII, p. 59. Hermenegildo Franco Castañón, "La Marina en Filipinas (I)", p. 65; también en "El apostadero de Filipinas (1800-1899)", pp. 263-282.

⁸⁶ AGMAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.

Por otra parte, en octubre de 1796 el capitán de navío Pedro Cabrera recibió instrucciones del virrey O'Higgins para retornar a España con la *Astrea*, haciendo escala en Montevideo. Tras preparar su nave, Cabrera zarpó a fines de diciembre en conserva con la fragata *San Pedro*, alias *La Reina*, llevando al teniente general Gil de Taboada, a María del Pilar Arlos, viuda del presidente del Cusco Carlos del Corral y casi 3 500 000 de pesos; mientras su consorte transportaba algo más de 1 800 000 millones de pesos en plata y oro. Ambas naves también tenían en sus bodegas cobre así como frutos diversos, entre ellos, cacao, cascarilla, algodón y lana de vicuña.⁸⁷ El viaje hasta Montevideo no presentó mayores problemas, arribando en febrero de 1797, pero al haberse declarado ya la guerra con Gran Bretaña debieron permanecer varios meses en ese puerto antes de continuar su viaje a Cádiz.

El periodo cubierto en este capítulo abarca dos grandes esfuerzos exploratorios de la Real Armada en los que participa el virreinato peruano; uno regional, a cargo del piloto Moraleda; y otro que comprende todo el ámbito del Pacífico a cargo de la Expedición Malaspina. Esta última marcó quizá uno de los puntos culminantes de la ilustración española y de la recuperación de su poder naval, y su presencia en el Callao fue firmemente respaldada por el virrey Gil de Taboada, gran impulsor de la ilustración en el Perú.

Pese a los escasos medios de los que dispuso, Moraleda llevó a cabo una notable labor en la región de Chiloé, facilitando los trabajos de la Expedición Malaspina, la que también se benefició con la colaboración de varios personajes locales, proporcionando en retorno una gran cantidad de información científica, complementada por las exploraciones posteriores de Moraleda en el extremo sur del continente.

El piloto Andrés Baleato, quien acopió buena parte de esos datos, los utilizaría para formar el Depósito Hidrográfico de Lima y para sus clases como maestro de la Academia Real de Náutica de Lima, actualizándolos con los informes que durante el resto del periodo colonial le fueron remitiendo los pilotos que arribaban al Callao.

⁸⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 20, Cabrera a Varela, Callao 24/12/1796; legajo 22, Cabrera a López de Carrisoza, Montevideo, 10/8/1797.

La creciente presencia de naves extranjeras en el Pacífico Sur puso fin a más de dos siglos y medio de un aislamiento más teórico que real, abriendo las puertas a un creciente contrabando. Al margen de los esfuerzos llevados a cabo por el Apostadero, limitados a sus siempre escasos medios, el contrabando floreció fundamentalmente por el interés de numerosos comerciantes, particularmente en las costas chilenas, y la complicidad de las autoridades locales.

Por otro lado, la presencia de naves extranjeras trajo otra secuela no deseada por las autoridades locales, la presencia de desertores. Su número se incrementaría en los años posteriores y, como se verá más adelante, muchos de ellos terminaron por asentarse en diversos puntos de la costa, algunos por vía de la conversión religiosa, como fue el caso del londinense German Saez [sic] en mayo de 1793.⁸⁸

La guerra con Francia no tuvo mayores efectos locales, más allá de la preparación que debieron hacer las naves que salían del Callao con destino al Atlántico. Pero por más que estos preparativos fueran adecuadamente dispuestos por el virrey Gil de Taboada, los avatares de la guerra no dejaron de afectar la actividad económica entre el Pacífico sudamericano y España.

Tal como había sucedido con anterioridad, este problema fue aliviado en alguna medida con el servicio de transporte de caudales brindado por los buques reales, servicio que fue ampliándose para recibir carga general e incluso esclavos.

⁸⁸ Archivo Arzobispal de Lima, Comunicaciones, legajo 15, Gil de Taboada al arzobispo de Lima, Lima 29/5/1793.

