

LA ESCUADRA DEL BRIGADIER ANTONIO MARÍA VACARO EN AGUAS CHILENAS (1780-1783)

JORGE ORTIZ SOTELO¹
MIEMBRO CORRESPONDIENTE

La Biblioteca Nacional del Perú conserva un legajo titulado “*Papeles de la Armada Virreinal (1794-1799)*”, que contiene las sesiones de las juntas de marina y apostadero del Callao; mejor dicho, lo que quedó de ellas luego del pavoroso incendio que destruyó parte de sus fondos en 1940. Hace una treintena de años consulté e hice transcribir dicho documento, lo que me incitó a investigar sobre la actuación de la Real Armada en el Pacífico Sur, parte de la cual se desarrolló en el ámbito del Chile colonial y de aquellos territorios insulares que, dependientes del virreinato peruano, forman hoy parte de la república chilena.

En la segunda mitad del siglo XVIII los medios navales españoles en América se hallaban basados en cuatro apostaderos principales: La Habana, Montevideo, Callao y San Blas. Las fuerzas asignadas al Callao fueron responsables de una amplia zona de mar, que iba desde Nicaragua hasta la latitud del cabo de Hornos; y entre 1746 y 1824 consistieron en más de ochenta unidades de todo tipo. Para su adecuado funcionamiento se contaba con un arsenal, maestranza, hospital, capitanías de puerto y escuela de náutica; y todo ello se hallaba al mando del comandante más antiguo presente en la zona, hasta que en 1800 se designó a un brigadier como comandante del departamento marítimo del Callao.

La investigación que he venido realizando cubre un periodo algo desatendido por la historiografía iberoamericana, que suele centrarse más en la lucha por la independencia, y a lo largo de la misma he podido identificar una serie de problemas por los que tuvieron que pasar los comandantes del apostadero y de los buques asignados al mismo, así como sus complejas relaciones con las autoridades y poderes locales, y finalmente su actuación durante los diversos conflictos que tuvieron que enfrentar.

Estos últimos fueron de tres tipos, los vinculados a las secuelas locales de cuatro conflictos europeos –Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748), Guerra de los Siete Años (1756-1763), Guerra con Gran Bretaña (1779-1783) y Guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808)–; los vinculados a la creciente presencia de naves británicas, francesas y

¹ De la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

estadounidenses en el Pacífico, con el consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales; y los referidos a la lucha por el control interno, amenazado primero por la Gran Rebelión Andina desatada por Túpac Amaru II en 1780, y a partir de 1812 por los movimientos independentistas.

Como un avance de esta investigación, presentamos ahora un aspecto particular de la actividad naval española en aguas americanas, referida a la escuadra que al mando del brigadier Antonio María Vacaro estuvo estacionada en Talcahuano entre 1780 y 1783.

Durante siglo y medio la Armada de la Mar del Sur tuvo a su cargo la protección de los envíos de plata a Panamá, siendo más variada su suerte en cuanto a la defensa del espacio marítimo colonial contra incursiones enemigas o contra los molestos bucaneros que infestaron la zona a fines del XVII. Total y plenamente dependiente del virreinato peruano, y actuando desde California hasta el extremo sur del continente, su larga historia ha sido abordada en su conjunto por Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez; y tratada de manera complementaria tanto en la *Historia Marítima del Perú* como en los trabajos de Isidoro Vásquez de Acuña y de Peter Bradley, así como en diversos artículos.¹ Pero sin duda hay mucho más por investigar sobre ella.

Al constituirse la Real Armada, hacia 1717, se dispuso que la de la Mar del Sur pasara a formar parte de la misma. Sin embargo, y no obstante el nombramiento de algún distinguido jefe para que comandara dicha fuerza, como fue el caso de Blas de Lezo, diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades navales en el Pacífico Sur. La resistencia peruana se prolongó varias décadas, no tanto por la dificultad de incorporar el escaso número de naves de la Armada de la Mar del Sur, o los componentes de su establecimiento terrestre, sino por el complejo entramado de intereses que se había tejido en torno a ella. Este nudo gordiano vino a ser resuelto finalmente por la madre naturaleza el 28 de octubre de 1746, cuando un terremoto, seguido de un maremoto, destruyeron totalmente el puerto del Callao y con ello a buena parte de lo que quedaba de la Armada de la Mar del Sur.

Los únicos elementos navales que sobrevivieron a aquella desgracia fueron la fragata de la Real Armada *Esperanza*, que al mando capitán de navío Pedro de Mendinueta se encontraba carenando en Guayaquil;² y una compañía

¹.- Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de la Mar del Sur* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1987). Guillermo Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974), t. IV de la *Historia Marítima del Perú*. Isidoro Vásquez de Acuña y García del Postigo, *Historia Naval del Reino de Chile (1520-1826)* (Santiago 2004), versión electrónica. Peter T. Bradley, *Spain and the Defence of Peru 1579-1700* (Raleigh, NC: lulu.com, 2009).

².- José Antonio Manso de Velasco, “*Relación que escribe el conde de Superunda, virrey del Perú, de los principales sucesos de su gobierno, de Real orden de S.M. comunicada por el Excmo. Sr. marqués de la Ensenada, su secretario del Despacho Universal, con fecha 23 de Agosto de 1751, y comprende los años desde 9 de Julio de 1745 hasta fin del mismo mes en el 1756*”, en *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú, durante el tiempo del coloniaje español* (Lima, Librería Central de Felipe Baillo, 1859), IV, p. 267).

del presidio del Callao, que a las órdenes del teniente de fragata Luis de Herculles constituía su guarnición.³

La referida fragata, desbaratada en Guayaquil en 1751 para construir el navío *San José el Peruano* fue la primera de una larga lista de naves de la Real Armada asignadas al Pacífico Sur. Las dos primeras fueron los navíos *Castilla* y *Europa*, que al mando del jefe de escuadra Francisco de Orozco estuvieron estacionados en la zona en 1748 y 1749 para “asegurar aquellas costas de invasiones enemigas y limpiar los mares de cosarios, piratas y contrabandistas”.⁴

Si bien la primera parte de esa misión se refería a tiempos de guerra, la segunda era una labor que se llevaba a cabo de manera más o menos permanente. A esto último se añadían otras labores, como el transporte del situado a plazas como Valdivia, Chiloé y Juan Fernández; el levantamiento de información cartográfica e hidrográfica; así como el transporte de tropa y armamento sea desde España a América, como entre los puertos de este continente.

El mando de las fuerzas navales en el Pacífico Sur estuvo a cargo del jefe de escuadra Orozco, y entre 1749 y 1767 lo desempeñó el capitán de navío Juan Bautista Bonet, comandante del *Peruano*. A órdenes de este último se encontraron las fragatas *Hermiona*, que al mando del teniente de navío Juan de Zabaleta estuvo en la zona en 1761; y *Liebre*, del capitán de fragata Jacinto de Aróstegui, que cumplió varias comisiones entre mayo de 1762 y principios de 1764.⁵

Tres años después, Bonet se alejó de la zona transportando en el *Peruano* a los jesuitas expulsados tanto del Perú como de Chile, pero la crisis que surgió a principios de 1768 por la presencia británica en las islas Malvinas motivó el envío de las fragatas *Águila* y *Liebre* al Pacífico Sur. En los años siguientes, entre 1770 y 1772, arribaron a la zona los navíos *Septentrión*, *Astuto*, *San Lorenzo* y *Peruano*, así como la fragata *Santa Rosalía* y la urca *Montserrat*. Esta fuerza, al mando del brigadier José de Somaglia, cumplió con diversas comisiones, entre ellas cuatro expediciones a Oceanía, en las que se tomó posesión de las islas de Pascua y Tahití. El retorno de esta escuadra se inició en enero de 1772, siendo el *Astuto* la última nave en dejar la zona. Su retorno, al mando del Somaglia, estuvo rodeado de escándalo, pues cerca al cabo San Vicente transbordó una cantidad no determinada de oro y plata a una urca holandesa. Somaglia quedó sometido a un proceso judicial a resultas del cual se le privó de su empleo.⁶

³.- Ídem, p. 286. Archivo General de la Nación, Lima (AGN en adelante), Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, navíos, caja 3, cuadernos 8 y 9; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 132 y 133.

⁴.- Archivo General de Simancas, Marina (AGS-Marina en adelante), legajo 400-1, doc. 185, Marqués de la Ensenada a Orozco, instrucciones, Aranjuez, 16/8/1747.

⁵.- AGS-Marina, legajo 405, doc. 291, Páez a Arriaga, Concepción 30/4/1761; legajo 407, doc. 271, Aróstegui a Arriaga, Cádiz 5/7/1764; doc. 272, resumen del estado en que salió del Callao; doc. 273, Rodríguez a Arriaga, Lima 13/2/1764. Archivo Museo Don Álvaro de Bazán (AAB en adelante), Listas de Cádiz CA-8118, expediente 128, libro 11, acaecimientos de la navegación.

⁶.- AAB, Cuerpo General, legajo 620/1172.

En el Pacífico Sur quedó solamente la urca *Montserrat*, que había llegado al Callao en junio de 1772, a la que poco después se unieron los navíos *San Pedro de Alcántara*, *Peruano*, *Santiago la América*. Al mando del brigadier Antonio María Vacaro, esta fuerza había sido enviada a la zona en previsión a una nueva crisis con Gran Bretaña, la que finalmente estalló en 1779. Ante esto, el virrey peruano Manuel de Guirior dispuso que se aprestaran las naves para estacionarse en Talcahuano, una posición adecuada para interceptar a cualquier fuerza británica que arribara al Pacífico.

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 enviaron a Valdivia cinco cañones de 24 libras y el material correspondiente. En el *Peruano* se despacharon a Concepción pólvora y balas, así como doscientos 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 se reunieron en Talcahuano en mayo de 1780.⁷

La escuadra de Vacaro, reforzada con algunos mercantes comisionados como unidades navales o armados en guerra, permaneció estacionada en Talcahuano durante tres años, realizando en ese lapso diversos cruceros 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 llevó a que Vacaro despachará no menos de diez cartas al virrey Agustín de Jauregui (15 y 17 de enero, 19 de febrero, 29 de marzo, 25 de julio y 26 de julio de 1781; y del 12 de junio, 9 y 12 de setiembre y 22 de diciembre del siguiente año) para que su escuadra, o al menos algunos de sus buques, invernara en el Callao. Todas ellas obtuvieron respuesta negativa, indicándole que debía reparar sus naves en Talcahuano, o en el cercano astillero de San Vicente, y que se mantuviera cruzando entre Valdivia, Juan Fernández, Chiloé y otros puntos.⁸

Este tema habría de generar severas críticas por parte de Jáuregui, algunas de las cuales han sido recogidas por historiadores chilenos, entre ellos Barros Arana, quien además señala que:⁹

“Esa división naval, sin embargo, no se hallaba en estado de entrar en combate con los marinos de la Gran Bretaña, hombres generalmente

⁷.- Manuel de Guirior, “Relación que hace el Excmo. Sr. D., Manuel de Guirior, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor el Ecmo., sr. d. Agustín de Jauregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo de 1780”, en Sebastián Lorente, editor, *Relaciones de los vireyes y audiencias que han gobernado el Perú, publicadas de O.S.* (Madrid, República Peruana, 1872), III, pp. 108-109.

⁸.- AGS-Marina, legajo 422, docs. 453-457, Vacaro a Castejón. AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784.

⁹.- Diego Barros Arana, *Historia jeneral de Chile* (Santiago, Rafael Jover, 1886), VI, pp. 392-393.

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 según han señalado algunos se habría originado en sus naves.¹⁰ 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 pendenciera, a la cual se pretendía corregir y utilizar bajo el régimen riguroso que se usaba en la marina de guerra”.¹¹

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 puerto 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 el recelo de Vacaro ante la eventualidad de que tuviesen que entrar en acción.¹²

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 tan pronto llegara la madera que había mandado cortar en Guayaquil se la 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.¹³

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.¹⁴ El estado del *San Pedro de Alcántara* debía ser realmente crítico, pues en las instrucciones que Vacaro le dejó a su comandante, capitán de navío Manuel Fernández de 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 en caso de no poder sostener, debía prender fuego a su nave y dedicarse a defender la costa para rechazar cualquier intento de desembarco enemigo.¹⁵

Tras cumplir con su comisión en Valdivia la escuadra retornó al fondeadero de Talcahuano, con la novedad de haber rendido el mastelero del *Peruano*.

¹⁰.- Arthur Robert Steele, *Flowers for the king. The expedition of Ruiz and Pavon and the Flora of Peru* (Durham, North Carolina: Duke University Press, 1964), p. 123.

¹¹.- Barros, *Historia jeneral...*, VI, p. 393.

¹².- AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21; legajo 3, doc. 8.

¹³.- 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.

¹⁴.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 470, Vacaro a Castejón, Valparaíso 2/11/1780.

¹⁵.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 466, Vacaro a Bedoya, Talcahuano 2/10/1780, instrucciones.

Mientras se esperaban las perchas de repuesto prometidas por el virrey Guirior, en los primeros meses de 1781 se organizó una expedición al interior que encontró en la zona de Callaqui pinos y madera apta para arboladura y uso diverso en los buques. Al tener conocimiento de esto, en mayo de 1781 Vacaro comisionó al teniente de fragata Timoteo Pérez, de la *América*, para que procediera a abrir caminos y llevar a cabo el corte de dicha maderas, pero en el curso de esa comisión encontró 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.¹⁶ 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.¹⁷

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, o al menos algunos buques, 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,¹⁸ en junta del 17 de marzo de ese año 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".¹⁹

En cumplimiento al acuerdo señalado, a fines de abril zarparon de Talcahuano el *San Pedro de Alcántara* y el *América*, que lo acompañó hasta los 32° de latitud antes de retornar a Talcahuano.²⁰ A su arribo al Callao, se tuvo que descubrir la quilla el *San Pedro de Alcántara* y hacerle varios trabajos más que demandaron echarlo en tierra. Pese al disgusto que el arribo de esta nave le causó, el virrey Jáuregui tuvo que disponer lo necesario para que se le hicieran los trabajos que requería, pudiendo reintegrarse a la escuadra a fines de mayo de 1782.²¹

Mientras tanto, en Talcahuano los buques habían tenido que enfrentar los rigores del clima, experimentando el 9 de junio de 1781 una fuerte borrasca que hizo garrear a varios de ellos e impidió que la *Montserrat* arribara a Valparaíso con la guarnición que había relevado en Juan Fernández a principios de ese

¹⁶.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 531, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781; doc. 532, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/6/1781.

¹⁷.- AGS-Marina, 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", en *Revista Chilena* II (1875), pp. 269-270.

¹⁸.- AAB, Expediciones a Indias, leg. 3, carp. 4, 5/12/1784 a 22/7/1785, resumen hecho en San Lorenzo 8/10/1785.

¹⁹.- AAB, Expediciones a Indias, leg. 1, doc. 21.

²⁰.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 474, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781.

²¹.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 476, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781; doc. 67, El Prado, real orden 28/1/1783. 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* (Madrid, República Peruana, 1872), III, p. 196.

mismo mes.²² Esta urca había perdido cuatro anclas con sus cables en el fondeadero de Más a Tierra, y la referida borrasca le destrozó 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.²³

La situación de la escuadra se tornó más complicada el 6 de julio cuando, en una nueva tempestad, un rayo cayó en el fondeadero con el resultado de “estropear cinco hombres en la urca *Montserrat*, hacer trozos el mastelero de juanete mayor del navío *América* y lo mismo en igual sitio y pieza al nombrado *Aquiles* (armado en guerra al inicio del conflicto), poniendo a toda la escuadra y vecindario de este pequeño pueblo en gran consternación”.²⁴ La posibilidad de que dichos accidentes se repitieran en el 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 dos naves auxiliares, asegurando una de ellos en un pequeño fondeadero ubicado en la isla Quiriquina, y al otro algo más próximo de la escuadra, aunque a una distancia prudente.²⁵

A fines de enero de 1782 Vacaro volvió a zarpar, recalando en Más a Tierra para tratar de recuperar las anclas perdidas por la *Montserrat* en ese fondeadero, y embarcando en Valparaíso la jarcia que se había mandado fabricar.²⁶ Durante el resto de ese año los buques permanecieron en Talcahuano, y en noviembre se despachó al Callao al *Aquiles* para ser devuelto a su dueño por considerarse que ya no eran necesarios sus servicios.²⁷

Para entonces la capacidad operacional de la escuadra había alcanzado niveles críticos, tal como expresó Vacaro en su correspondencia de enero de 1783.²⁸ Poco después, a fines de febrero, la fragata *Santa Paula* se incorporó a la escuadra, pero su estado no era mejor que el del resto de los buques,²⁹ siendo el *San Pedro de Alcántara* el que mayores problemas presentaba. Su trinquete había quedado inútil, debiendo utilizarse uno de los pinos cortados en Callaqui para sustituirlo.³⁰

Ante el lamentable estado de los buques y la falta de noticias de enemigos, a finales de febrero de 1783 Vacaro determinó no salir a recorrer las costas.³¹ El mes anterior el virrey Jauregui había dispuesto que el comandante de la escuadra “convocase una junta de comandantes y maestros mayores para que en ella se resolviese lo más conveniente al servicio”.³² Tal disposición arribó a Talcahuano a mediados de marzo y la junta se realizó el 14 de abril,

22.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 489, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/6/1781.

23.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 490, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/6/1781.

24.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 483, Vacaro a Castejón, Talcahuano 26/7/1781.

25.- Ídem.

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

27.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 87, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1783; doc. 93, Vacaro a Castejón, Talcahuano 20/5/1783.

28.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 63, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1783.

29.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 80, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

30.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 78, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

31.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 81, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

32.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21.

acordándose en ella pasar al Callao para carenar a la *América* y a la *Montserrat*, y habilitar las otras naves.³³

Finalmente, tras cargar parte de la madera que había sido cortada en las cercanías de Talcahuano, la escuadra zarpó de ese puerto con destino al Callao, arribando una parte de la misma a fines de junio y el resto a mediados del siguiente mes.³⁴ En Talcahuano quedó el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, con la comisión de remesar madera y custodiar los pertrechos de la escuadra,³⁵ y un bergantín auxiliar, cuyo palo mayor se hallaba podrido y estaba siendo reemplazado. Concluidos estos trabajos, el referido bergantín arribó al Callao a finales de julio.³⁶

Al haber cesado las hostilidades en enero de 1783, los buques iniciaron sus preparativos para el tornaviaje a España, debiendo hacerlo lo más pronto posible con todo el personal de marina existente en el Callao.³⁷ Sin embargo, había multitud de problemas por resolver pues además de reparar las naves se debían completar las diezmadas dotaciones, compuestas en una significativa proporción por indígenas peruanos, sobre cuyas cualidades Vacaro no escatimó elogios.³⁸ Pero la reciente rebelión de Túpac Amaru II hacía poco recomendable contar con ese tipo de tripulantes en un viaje prolongado como era el del Callao a Cádiz, motivando que sólo en abril de 1784 pudieran zarpar el *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*, conduciendo setenta y ocho indígenas, entre hombres y mujeres, procesados por su vinculación en dicha rebelión, entre ellos dos hijos de Túpac Amaru y algunos de sus parientes. Un mes más tarde hizo lo propio la *Santa Paula*, con más de un millón de pesos de registro, mientras que el *Santiago la América* era sometido a extensas reparaciones que habrían de retenerlo en el Callao dos años más.

Tras una accidentada travesía, tanto el *Peruano* como la *Santa Paula* lograron arribar a Cádiz a fines de febrero de 1785. Menos suerte tuvo el *San Pedro de Alcántara*, que por embarcar mucha agua tuvo que arribar a Concepción y retornar al Callao en setiembre de 1784. Efectuadas las reparaciones del caso, el navío volvió a salir a fines de diciembre, esta vez al mando del brigadier Manuel de Eguía. Una epidemia de viruela desatada a bordo lo obligó a recalar en Talcahuano nuevamente durante algunas semanas antes de enfrentar el cabo de Hornos. Los daños que sufrió al doblarlo obligaron a Eguía a arribar a Río de Janeiro a mediados de junio, desde donde volvió a salir para el tramo final de su viaje. Lamentablemente, la noche del 2 de febrero de 1786 encalló en Peniche, al norte de Lisboa, falleciendo buena parte de su dotación y pasaje.

³³.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 82, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783; docs. 83-86, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1780.

³⁴.- AGS-Marina, 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; doc. 103, Vacaro a Castejón, Talcahuano 29/6/1783; doc. 108, Vacaro a Castejón, Callao 19/6/1783. AAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 8, Bedoya a Córdoba, Callao 18/6/1784.

³⁵.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10.

³⁶.- AGS-Marina, legajo 424, doc. 113, Vacaro a Castejón, Lima 5/8/1783.

³⁷.- Ana María García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur", *Revista de Historia Naval* n.º 42 (1993).

³⁸.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21. Guirior, "Relación que hace..." pp. 112-113.

Este naufragio y el rescate subsiguiente han merecido algunos trabajos históricos y arqueológicos, y un pequeño museo de sitio en homenaje al llamado “navío del último inca” se levanta en dicha localidad portuguesa gracias al empuje y entusiasmo de los esposos Blot.³⁹

Mientras tanto, en el Pacífico Sur la *Montserrat* cumplía diversas comisiones para apoyar los esfuerzos militares que se llevaban a cabo para controlar los últimos rezagos de la Gran Rebelión Andina, siendo finalmente vendida por ser muy oneroso alistarla para su retorno. El *Santiago la América* sólo pudo zarpar de regreso a España en abril de 1786, llevando a bordo a todo el personal de marina.⁴⁰

En el Pacífico Sur sólo quedaron el capitán de fragata García del Postigo, los alferoces 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 finalmente pasó al Callao a principios de 1788, luego de entregar a los oficiales de la Real Hacienda los bienes navales que tenía bajo custodia, y en marzo del siguiente año pasó a Cádiz en la fragata *Aquiles*.⁴¹ Los tres siguientes permanecieron en Lima por razones de salud y eventualmente retornaron a España, mientras que Hervé falleció en 1789. Por su parte, Moraleda se hallaba empeñado en trabajos hidrográficos en la zona de Chiloé.⁴²

La decisión de colocar a la escuadra del brigadier Vacaro en el sur del continente fue estratégicamente correcta, pues era la mejor posición para neutralizar cualquier amenaza enemiga antes de que pudiera reponerse de la siempre dura travesía por el cabo de Hornos. Sin embargo, resultó insostenible en el tiempo, dada el limitado apoyo que podían recibir sus naves para mantener un nivel adecuado de operatividad.

Toda nave de guerra, tanto en esa época como en la actualidad, requiere de un permanente trabajo de mantenimiento y reparación. Las de esa época eran constantes consumidoras de madera para sustituir las partes que se iban deteriorando con el paso del tiempo o por los accidentes, además de requerir periódicos calafateos de sus juntas para mantenerlas estancas, lo que a su vez demandaba estopa y brea. Igualmente, era necesario cambios regulares en el velamen y en la jarcia, pues sus elementos se podían dañar tanto por su propio trabajo como por las inclemencias del clima.

Pese a la madera que se encontró en la zona de Callaqui, y a contar con una regular provisión de jarcia en la zona de Valparaíso, el principal problema

³⁹.- Jean Yves Blot y Maria Luisa Pinheiro Blot, *O "interface" história-arqueologia: O caso do "San Pedro de Alcantara" 1786* (Lisboa, Academia de Marinha, 1992).

⁴⁰.- AAB, legajo 4, carp. 6, 15/4/1786.

⁴¹.- AGI, Lima 685, n° 19, Croix a Valdés, Lima 31/3/1789. Archivo Nacional de Chile, Capitanía General, vol. 370, doc. 16 y vol. 376, doc. 16, ambos sobre enajenación de los útiles de la Armada en Talcahuano. Durante su larga estancia en Concepción, García del Postigo contrajo matrimonio con Manuela Bulnes, procreando varios hijos, entre ellos a Carlos García del Postigo, quien sirvió con distinción en las armadas del Perú y de Chile.

⁴².- Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)* (Madrid, Editorial Naval, 1990), p. 77.

logístico que la escuadra enfrentó fue que el área de Talcahuano simplemente no tenía un número adecuado de personal de maestranza.

A todo ello se sumó un inadecuado manejo del problema estratégico por el virrey Jáuregui. Puesto en el dilema de autorizar el repliegue de parte de la fuerza al Callao para mantener un nivel de alistamiento adecuado o mantenerla en la zona aceptando que dicho nivel se fuera deteriorando, optó por lo segundo sin cobrar conciencia que ello disminuía de manera sensible la ventaja de la posición de esa fuerza. Los argumentos técnicos de Vacaro simplemente fueron tomados con punible ligereza. El resultado de ello fue el lamentable estado en que quedaron las naves, cuyo alistamiento para el retorno a España demandó ingentes sumas de dinero y varios años de trabajo.

Un factor adicional fue el referido a las dotaciones de la escuadra, disminuidas inicialmente durante su larga travesía desde España y luego por la inevitable desertión que se produjo tanto en el Callao como en otros puertos donde recalaban las naves que la constituían. Ello llevó a que se echara mano tanto de tripulantes de naves mercantes, como de la población local, tanto mestiza como indígena, en momentos en que la zona aún se hallaba convulsionada por la Gran Rebelión Andina.

En resumen, fue un gran esfuerzo de medios humanos y materiales que se prolongó demasiado en el tiempo, llevando a que se fuera tornando crecientemente ineficaz.