

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>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

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 1

Organización, logística y administración

Al igual que otros apostaderos navales, el del Callao estuvo conformado por su comandancia, las unidades navales asignadas, un establecimiento terrestre de apoyo y el ministerio de la Real Hacienda de Marina.

Hasta 1799 el primero de estos componentes, la comandancia, estuvo a cargo del oficial más antiguo presente en el apostadero, siendo a la vez comandante de uno de los buques o de varios de ellos. Ejercía sus funciones con apoyo de un pequeño estado mayor formado por el oficial o mayor de órdenes, un secretario y algunos ayudantes, todos ellos oficiales de los mismos buques. Esta situación varió en julio de 1799, cuando el apostadero fue elevado a la condición de departamento marítimo, cuya comandancia fue establecida como un cargo permanente a ser desempeñado por un brigadier de marina, con el apoyo de un estado mayor no embarcado.

Cuadro 1
Comandantes de Marina del Callao

A flote	
1746	jefe de escuadra Francisco José de Ovando y Solís
1748	jefe de escuadra Francisco de Orozco
1749-68	capitán de navío Juan Bautista Bonet
1771-77	brigadier José de Somaglia
1778-86	brigadier Antonio María Vacaro
1790	capitán de navío Alejandro Malaspina

(continuación)

1790-94	capitán de navío Tomás Geraldino
1795	capitán de navío Joaquín de Molina
1796	capitán de navío Pedro Cabrera
Permanente	
7/1799	brigadier Tomás de Ugarte
11/4/1804	capitán de navío José Pascual de Vivero (interino)
8/8/1809	capitán de navío José Pascual de Vivero (interino)
11/1816	brigadier Antonio Vacaro y Valcárcel

Sus funciones comprendían no sólo el mando de las unidades navales asignadas y de los otros componentes del apostadero, sino que además tenía jurisdicción sobre la marina mercante en lo relativo a la seguridad de la navegación, y sobre la matrícula de gente de mar, temas que por su complejidad serán tratados en sendos apartados. Asimismo, su ámbito de responsabilidad comprendía todo el Pacífico Sur, desde el extremo austral del continente hasta la costa nicaragüense, con un límite oeste no precisado pero que en algunos casos llegó hasta el archipiélago de la Sociedad (7500 kilómetros del Callao).

La Comandancia de Marina del Callao reportaba tanto a la Secretaría o Ministerio de Marina como al virrey del Perú, quien a su vez canalizaba sus informes por la Secretaría de Estado. Este mecanismo generó constantes fricciones entre el comandante y el virrey, pues si bien el primero era responsable de todo lo relativo a lo marítimo, el segundo no sólo debía aprobar y proveer los recursos económicos para el funcionamiento del apostadero sino que muchas veces asumía la dirección de los asuntos marítimos e incluso de los navales.

De acuerdo a las ordenanzas navales de 1793, los requerimientos económicos y su manejo debían ser aprobados por una junta presidida por el comandante de marina e integrada por el ministro principal de la Real Hacienda de Marina, el sub-inspector del Arsenal, el ingeniero hidráulico, el mayor de órdenes y los dos oficiales de guerra más antiguos, además del oficial

secretario.¹ La Junta de Marina, nombre con que funcionó desde 1794 hasta junio de 1799, se reunió 61 veces, usualmente en la casa del comandante de marina, pero también en el Callao, en Bellavista o a bordo de alguna de las unidades. En julio de este último año cambió de nombre a Junta del Apostadero, reuniéndose en 297 oportunidades durante sus 22 años de existencia, cuatro de ellas en Bellavista, 34 en el Callao y a bordo, y el resto en Lima. Darío Arrús, quien tuvo ocasión de revisar las actas de ambas juntas, antes de que fueran destruidas parcialmente por el incendio que sufrió la Biblioteca Nacional del Perú en 1940, señala lo siguiente.²

Las últimas sesiones fueron de agonías, y se alternaban entre el Callao y Lima, ocupándose sólo de ver la manera de salvar la terrible situación económica que les creó la guerra civil, pues no contaba entonces el gobierno colonial ni siquiera con el dinero necesario para el pago de la manutención de sus soldados.

La Junta del Apostadero dio por concluida su misión el 26 de junio de 1821.

Excepto las dos primeras, las actas de todas las sesiones de la Junta de Marina han llegado a nuestros días. Distinta fue la suerte de las actas de la Junta del Apostadero, de las que sólo se conservan las cuatro primeras, que corresponden a las realizadas en agosto y septiembre de 1799.³ Fragmentos de algunas de las actas posteriores pueden encontrarse en la documentación de la serie Expediciones a Indias, del Archivo General de Marina “Don Álvaro de Bazán”.

La administración de los recursos financieros asignados al servicio naval estaba a cargo del Ministerio de la Real Hacienda de Marina, cuyas funciones se extendían a bordo de los buques mediante sus respectivos oficiales o contadores. Este tema merecerá también un desarrollo posterior.

¹ *Ordenanzas generales de la Armada Real*, II, pp. 554-556. Gabriel Moreno, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1802*, s.p.

² Darío Arrús, *El Callao en la época del coloniaje antes y después de la catástrofe de 1746. Posición real y efectiva de la ciudad, en relación con el antiguo presidio, Fundación de Bellavista. Terremotos y piratas, datos histórico-cronológicos de los virreyes y gobernadores del Perú y de los sucesos más notables desde 1530 á 1829*, p. 93.

³ Biblioteca Nacional del Perú, “Papeles de la Armada Virreinal” (en adelante BNP), ms. C.398.

La Junta también tenía competencia en los temas judiciales referidos al fuero de marina, entre los cuales destacaban los casos de presas y sus adjudicaciones. Poco después de que el brigadier Ugarte asumiera el mando del apostadero, nombró un auditor, un fiscal y un escribano para que se incorporaran a la Junta cuando se desempeñaba como tribunal. El doctor José Irigoyen ejerció la primera de estas funciones hasta 1817, siendo reemplazado por Mauricio Calero; como fiscal encontramos a José Ostolaza, al menos hasta 1816; mientras que en ese periodo ejercieron como escribanos de marina Carlos José del Castillo hasta 1804, Martín Morel de la Prada hasta 1813, José Felles hasta 1820 y finalmente José Antonio Cobián.⁴

Conforme se irá viendo en los capítulos siguientes, sirvieron en el apostadero del Callao numerosas unidades de la Real Armada, sumando más de 80 desde navíos de línea hasta goletas. Varias de estas unidades lo hicieron durante largos periodos, y otras retornaron a España para volver a ser destinadas al Callao. A ellas se sumaron algunos buques mercantes incorporados al servicio naval y otros armados en curso, actividad esta última que complementaba las labores navales. Para reparar y mantener estas unidades y a sus tripulaciones en condiciones de actuar, el apostadero contaba con diversas instalaciones, tanto en el Callao como en Lima.

Las instalaciones

Luego del maremoto que destruyó el Callao en 1746 las únicas edificaciones que se permitieron en el puerto fueron las fortificaciones que se construyeron para su defensa, labor que tomó varios años en ser completada. No obstante esa disposición, los navieros levantaron algunos galpones para almacenar sus mercancías, lo que dio paso a un paulatino repoblamiento del puerto. Pero esos no fueron los únicos almacenes, pues también hubo que edificar algunos para albergar los medios defensivos de la plaza, al menos hasta que

⁴ Manuel de Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Parte que corresponde a la época de la dominación española*, VIII, p. 149. Archivo General de Marina "Álvaro de Bazán", El Viso del Marqués (en adelante AGMAB), Expediciones a Indias, legajo 36, Vivero a Grandallana nº 38, Lima 15/10/1804. Archivo Histórico de Marina, Lima (en adelante AH de M), Capitanías de Puerto 1822, 24/10/1822.

se concluyera la construcción de las fortificaciones, y los repuestos navales. Al no existir una dotación de marina que sirviera de manera permanente, estos últimos almacenes quedaron bajo jurisdicción del comandante militar de la plaza, lo que generó roces y eventuales fricciones con el comandante de marina.

Para evitar esos problemas se fueron levantando algunos edificios entre la fortaleza del Real Felipe y el mar, en dos terrenos que antes del maremoto habían sido ocupados por la Armada de la Mar del Sur, separados por algunos almacenes de la marina mercante. En conjunto, ambos lotes constituyeron el área donde se desarrolló el arsenal naval.⁵ Varios oficiales estuvieron al frente del mismo, entre ellos el teniente de navío, luego capitán de fragata, Francisco Gil de Taboada (1801-1808) y los tenientes de navío José Zuaznabar (1809) y José de la Azuela (1811-1821).

Para finales del siglo XVIII dicho arsenal contaba con un almacén general, los almacenes para bienes excluidos, para perchas, arboladura, ligazones y forros, para efectos de presas y cureñaje de marina, así como para víveres y para pertrechos de bajeles en carena; el depósito general y el de herramientas para la maestranza; las habitaciones para el comandante del arsenal, el maestro mayor de maestranza y el primer ayudante del inspector oficial interventor de almacenes; el cuarto de rondines y cuerpo de guardia; y talleres para los obradores de herrería, velamen y tonelería.⁶ Además, el arsenal naval tenía a su cargo a la infantería de marina, al depósito de marineros y a las cañoneras.⁷

Todos estos edificios, bastante modestos por cierto, estaban a la vista de cualquiera que se acercara a la zona, quedando así expuestos a robos e incendios accidentales. Ante esto, en agosto de 1799 Ugarte pidió al ingeniero Manuel de León, encargado de la obra del muelle del Callao, que estimara el valor de un muro de adobe de 2 varas de alto y una estacada de roble de 2 varas y 1 pie. El resultado arrojó la suma de 10,500 pesos, y mientras lograba que se le habilitaran esos fondos, a mediados de septiembre de ese mismo año se estableció un pequeño cuerpo de guardia para que cuidara

⁵ Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), plano del Callao levantado por orden de Ugarte, c. 1800.

⁶ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara n° 17, Callao 17/9/1799.

⁷ Gabriel Moreno, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1803*, s.p.

el arsenal.⁸ Entre 1800 y 1804 finalmente el muro perimetral fue levantado, quedando fuera del mismo, y frente al muelle, la casa del capitán de puerto.

En una primera etapa, los almacenes estuvieron a cargo de un guardián responsable ante el comandante militar de la plaza y ante la Real Hacienda, pero esto generó algunos problemas por las necesidades propias del servicio. Tal situación varió en alguna medida en 1772, cuando el comisario de provincia Martín Barreda fue designado ministro de la Real Hacienda de Marina en el Callao. Por otro lado, en 1786 se separaron los almacenes de marina de los de la plaza, desempeñándose como guardalmacenes de marina, a partir de esa fecha y hasta el final de periodo colonial, José Leandro de la Cendeja, Francisco de Miangolarra y Pedro Iladoy.⁹

Las condiciones de salubridad y habitabilidad del puerto hacían poco recomendable que la comandancia de marina funcionara en dicho lugar, por lo que usualmente su titular alquilaba un local en Lima. Tal fue el caso del capitán de navío Joaquín de Molina, quien en enero de 1795 estableció sus oficinas y alojamiento en una casa “contigua al hospital del Espíritu Santo, y seguidamente a la panadería de la Acequia Alta”.¹⁰ Al parecer, tal casa continuó siendo utilizada hasta 1797, luego de lo cual se empleó la casa del capitán de puerto para sostener las reuniones de la Junta de Marina. Esta situación varió al arribo de Ugarte, quien al ejercer esa función con carácter permanente debió buscar un local donde establecerse.

Inicialmente se alojó en Bellavista, en una casa facilitada por Gaspar Ramírez de Laredo, conde de San Xavier, la misma que continuó usando luego que en marzo de 1800 encontrara una vivienda en Lima, ubicada en una esquina de la calle Huérfanos. A mediados del siguiente año Ugarte logró que el gobernador del Real Felipe le cediera uno de los pabellones de sus oficiales, por lo que devolvió la casa que había ocupado en Bellavista durante 21 meses.¹¹ Sin embargo, retuvo la casa de Lima, habilitándola como lugar de residencia y trabajo, con espacio para el mayor de órdenes, el secretario

⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara n° 17, Callao 17/9/1799; y Ugarte a Lángara n° 27, Lima 25/10/1799.

⁹ Archivo General de la Nación, Lima, (AGN en adelante), Comisaría de Guerra y Marina, Ramo de Marina, caja 5, cuaderno 5.

¹⁰ BNP, ms. C.398, f. 7.

¹¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, n° 264, Ugarte a Cornel, Callao 1/8/1801.

del departamento, un pequeño cuerpo de guardia y un puesto de vigía en la azotea. Invertió en ello algo más de 1,200 pesos de su peculio, y poco antes de partir del Callao donó a la Junta de Marina dicha cantidad, así como 800 pesos que se le adeudaba, confiando en que de esa manera quien lo reemplazara no pasase por las dificultades que él había tenido que sobrellevar.¹² Ugarte también se preocupó por construir un varadero para las lanchas cañoneras y dos pequeñas habitaciones para los vigías de la isla San Lorenzo y el Morro Solar, la primera de las cuales fue levantada en el primer semestre de 1801.¹³

El muelle del Callao

Los comandantes de marina eran eventualmente consultados sobre las mejoras que se hacían en el Callao, y una de las más importantes fue la construcción de un muelle de piedra que reemplazara al de madera que se había levantado luego del maremoto. El proyecto para el nuevo muelle, elaborado por el ingeniero Antonio Estrimiana, consideraba hundir el casco del navío *San Miguel*, utilizándolo como base para la acumulación de piedras que serían traídas de la isla San Lorenzo. El brigadier Vacaro presentó algunas observaciones al mencionado proyecto, el que finalmente fue aprobado por el virrey Guirior en 1779.¹⁴

Pero una cosa era aprobar un proyecto y otra muy diferente llevarlo a cabo, pues los fondos públicos, como siempre, eran escasos. Por ello, en 1783 el visitador Escobedo pidió al Tribunal del Consulado que aportara para la obra, pues era de claro interés de sus miembros, lo que fue aceptado por la junta de comerciantes de dicho tribunal, reunida el 3 de marzo de 1784. Sin embargo, la junta objetó el tipo de muelle propuesto, señalando que se arenaría e inutilizaría en breve tiempo y que era mejor levantar un muelle sobre pilotes de

¹² Ídem, legajo 37, carpeta 4/2/1805, doc. 36, Lima 6/3/1804, sesión 69 de la Junta del Apostadero.

¹³ Ídem, legajo 29, n° 147, Ugarte a Cornel, Bellavista 9/6/1801.

¹⁴ Teodoro de Croix, "Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta 25 de marzo de 1790", (en adelante, Croix, *Memoria de gobierno...*), p. 152. Francisco Quiroz Chueca, *Historia del Callao: de puerto de Lima a Provincia Constitucional*, pp. 163-164.

mangle, de modo que las corrientes de la bahía pudieran jugar libremente, o en su defecto construir planchadas de palo balsa, de “doce palmos de grueso y treinta varas de largo”, ofreciendo cubrir el costo de esos palos.¹⁵

El asunto continuó debatiéndose por algún tiempo. El virrey mantuvo el proyecto de muelle sólido con un martillo o derivación al extremo del mismo, con apoyo de los sucesivos comandantes de ingenieros, Estrimiana, Pusterla, Cañabate y finalmente Vicente de Vera (1787), que a su vez contaban con opinión favorable del comandante y oficiales de la Real Armada. Por su parte, tras reunir una junta de pilotos y prácticos, en mayo de 1787 el Consulado volvió a insistir en su postura. Tomaron parte en esa junta el teniente de navío Juan de Hervé, el alférez de fragata Antonio Casulo, y los profesores de náutica Juan Bucio y Valerio Gasoles, quienes disintieron de la postura del referido Tribunal. Finalmente, en 1789 se aprobó la construcción de un muelle provisional, sobre la base de estacas, delante de la casa del comandante del resguardo y de las barracas del rey, mientras se remitía el asunto a España para una determinación final.¹⁶

Esta obra permitió proteger dichos edificios, pero no solucionó el problema de los navieros, por lo que entre 1790 y 1791 se avanzó con unos 67 metros de muelle, sobre la base del proyecto original, en el que había seis puntos de embarque y desembarque para lanchas. En 1799 se retomó el tema y se propuso culminar dicho proyecto, extendiendo el muelle unos 117 metros adicionales, formando en su extremo un martillo que creara rada.¹⁷ Los trabajos fueron iniciados poco después y culminaron durante la gestión de Ugarte como comandante de Marina, constituyendo hoy en día el lado oeste del Muelle de Guerra.

La gestión económica

No es la intención de este trabajo determinar cuánto costó a la Real Hacienda mantener funcionando al apostadero del Callao durante todo el periodo bajo

¹⁵ Rosendo Melo, *El Callao, monografía histórico-geográfica*, pp. 135-136.

¹⁶ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 157-160.

¹⁷ MNM, planos Perú 16-1 y 16-4.

análisis. Ensayar una cifra resultaría engañoso, pues dependerá de las fuentes que empleemos para determinarla. No obstante esta dificultad, el virrey Manuel de Amat y Juniet señala que entre 1761 y septiembre de 1775 los gastos de la armada ascendieron a 3 406 900, siendo uno de los principales renglones de dicho gasto el referido a los enfermos víctima de escorbuto.¹⁸ Por otro lado, el visitador Jorge Escobedo señala que entre 1773 y 1786 el gasto anual de la marina ascendía a 4 000 000 de pesos, totalizando 70 000 000 en esos 13 años. Por su parte, la Secretaría de Marina señala que en ese mismo periodo sólo se había generado un gasto de 4 913 662 pesos.¹⁹

Es una diferencia demasiado grosera como para poder dar crédito a cualquiera de las cifras, pero el propio virrey Gabriel de Avilés parecería dar la razón a las cuentas de la Real Hacienda de Marina al señalar en su memoria que entre 1773 y 1785 que los gastos en la marina ascendieron a 5 200 000 pesos, cifra a la que había que aumentar 400 000 pesos, por efectos tomados de los almacenes; 700 000 pesos que se gastaron durante los cuatro meses que pasó en el Callao la escuadra de Ignacio María de Álava en 1796; y 200 000 pesos gastados en la corbeta *Castor* y bergantín *Peruano*.²⁰

Las necesidades económicas del apostadero, una vez aprobadas por la Junta, eran pasadas al virrey, quien en su calidad de superintendente de la Real Hacienda debía asignar esos fondos al Ministerio General de la Real Hacienda de Marina. Hecho esto, su administración corría por cuenta de la Contaduría de Marina, servida por los oficiales del Cuerpo de Ministerio. Dicha oficina recibía y registraba las reales órdenes de nombramiento, ascenso, traslado o deceso de cada uno de los individuos de marina, formando los presupuestos respectivos y llevando a cabo los pagos necesarios tanto a la gente como a los proveedores de los buques y del apostadero en general. Algunos miembros del Cuerpo de Ministerio se embarcaban como contadores en los buques, llevando el mismo control sobre los recursos asignados a la unidad donde servían.

¹⁸ Manuel de Amat y Juniet, *Memoria de gobierno*, pp. 679-682.

¹⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 9, Vacaro a Valdés, Lima 17/1785, y docs. adjuntos.

²⁰ Carlos Alberto Romero (ed.), *Memoria del virrey del Perú, marqués de Avilés*, p. 77. En adelante se citará como Avilés, *Memoria de gobierno*.

Ésto generaba una serie de problemas y fricciones entre el virrey y el comandante de Marina, siendo muchas las veces en que la Contaduría de Marina se convertía en el instrumento sobre el cual se vertían los disgustos de uno y otro. Esto fue lo que sucedió, por ejemplo, cuando a principios de 1803 llegó a Lima la real orden ascendiendo a Ugarte a jefe de escuadra. La Contaduría tomó nota de la misma y le consideró ese sueldo a partir de mayo, consultando el caso con la Junta del Apostadero, pero al ser elevado el presupuesto al virrey Avilés este consultó a la Junta de Hacienda sobre la pertinencia del mismo.²¹ Tal consulta resultó doblemente ofensiva a Ugarte, pues no sólo se hacía fuera del ámbito privativo de marina sino que además ponía en duda su nueva condición de oficial general.²²

Desde 1731 los ajustes y pagos del personal de marina estuvieron a cargo de los marqueses de Torre Tagle, nombrados por Felipe V pagadores perpetuos del presidio del Callao y de la Real Armada. Para cumplir esas labores contaban con el apoyo de los oficiales de la Caja Real de Lima, pero este sistema no era muy eficiente, pues además de no residir en el Callao ninguno de los mencionados, las normas relativas a esos pagos se fueron haciendo cada vez más complejas. En 1767 se procuró aliviar esta situación disponiéndose que el marqués de Torre Tagle estableciera su residencia en el Callao, pero su titular José Manuel Tagle e Isásaga no estaba dispuesto a hacerlo ni había forma de presionarlo, pues no recibía salario alguno por sus funciones de comisario de Guerra y Marina, nombre que había adquirido su cargo a partir de 1753.²³

A raíz de una serie de equivocaciones en los ajustes y pagos, el 30 de octubre de 1772 se dispuso que dos miembros del Cuerpo de Ministerio pasaran al Callao para hacerse cargo de los ajustes y listas de equipaje de las naves, así como de las cuentas del Hospital de Bellavista. Se designó para ese propósito al ministro de escuadra Martín Barrera y a un oficial segundo, quienes llegaron en la división formada por la *Liebre*, *Industria* y *Monserrat*. Barrera

²¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana, n° 342, Lima 24/6/1803.

²² Ídem, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana, n° 343, Lima 25/6/1803.

²³ Federico Schwab, *Reales cédulas, reales órdenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el Archivo Histórico*, p. 212. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*, VIII, entrada Torre Tagle.

reemplazó al marqués de Torre Tagle y ordenó las complejas regulaciones salariales, contando para ello con un nuevo reglamento aprobado en marzo de 1774. Seis años más tarde las comisarías de Guerra y de Marina fueron unificadas, quedando al frente de ambas el referido marqués de Torre Tagle, con Barrera como su sustituto en lo referido a la Armada.²⁴ Este último permaneció ejerciendo esa función hasta fines de septiembre de 1784, cuando se embarcó para Cádiz en cumplimiento a las instrucciones que había recibido el brigadier Vacaro de retornar a España con todo el personal a sus órdenes.

Si bien hubo algunos intentos por suprimir el cargo de comisario de Marina, José Manuel Tagle e Isásaga continuó al frente de esa función y de la de Guerra hasta su deceso, acaecido en mayo de 1801, siendo sustituido en tal función por su hijo José Bernardo Tagle y Portocarrero. Ante el incremento de las unidades destinadas al Callao, en 1790 Barrera fue enviado nuevamente al Callao como comisario de Marina, trayendo consigo al oficial segundo Francisco de Miangolarra y al oficial tercero José Basterrechea.²⁵ Barrera retornó a España a finales de esa década, reemplazándolo Miangolarra como comisario o teniente de ministro, cargo que ocupó hasta 1819 cuando fue sustituido por Manuel Senra y Argorri. Por otro lado, Basterrechea fue contador del apostadero hasta 1812, siendo reemplazado por el oficial tercero Francisco Brena.²⁶

Maestranza

La maestranza, un importante componente del arsenal naval, estaba formada por los carpinteros de ribera, contra maestres de construcción y sus ayudantes, calafates y otros individuos empleados en construir y carenar las naves de guerra y, eventualmente, las mercantes. Desde 1725 el cargo de capitán

²⁴ MNM, ms. 833/4. *Reglamento de sueldos, y demas abonos para los individuos de Marina que sirvan en la Mar del Sur*, dado el 26/3/1774. Croix, *Memoria de gobierno...*, p. 211.

²⁵ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 209-211, 265-266. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 143, Lima 22/5/1801; Cuerpo de Ministerio, 3268/282, José Bernardo Tagle Isásaga.

²⁶ *Calendarios y guías de forasteros...* Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*, III, p. 25, entrada Juan de Echevarría y Beingolea.

de maestranza era ejercido por Agustín Carrillo de Córdova,²⁷ pero en la práctica dicha función era cubierta por uno de los oficiales de los buques estacionados en el Callao, algunos de los cuales son mencionados como ingenieros, como los capitanes de fragata Francisco Verdesoto y Carlos García del Postigo, en 1784.²⁸ No obstante, es posible que antes de la creación de ese cuerpo dicha función haya sido ejercida por otros personajes, como el comerciante Gaspar Quijano Velarde y Ceballos, conde de Torrevelarde, mencionado como capitán de maestranza en julio de 1770.²⁹

Lo cierto es que a partir de 1799, cuando Ugarte asumió la Comandancia de Marina, el ramo de ingenieros hidráulicos quedó a cargo, de manera interina, del ya mencionado teniente de navío José de la Azuela, al menos hasta 1808. Sus funciones comprendían lo relativo a las construcciones, carenas, recorridas, arboladuras, reconocimiento y avalúos de buques.³⁰ En la práctica, quien estaba a cargo de estas labores era el maestro mayor de carpinteros, función que fue ejercida por el contra maestre Juan Rodríguez hasta mediados de 1793, cuando fue reemplazado por el capataz León Aycardo.³¹ En 1816 asumió esa tarea Dionisio Bautista.

Durante el periodo que corresponde a este estudio, el número de integrantes de la maestranza del Callao superó el centenar, viviendo casi todos en Lima por el temor a un nuevo maremoto como el de 1746. Este hecho elevaba significativamente sus jornales, siendo superados sólo por los pagados en el apostadero de San Blas, por la insalubridad de dicho puerto. Además, los referidos jornales se elevaban casi en un 30% cuando se realizaban trabajos en buques mercantes. Tomando todo esto en cuenta, en 1799 Ugarte procuró reducir los salarios, compensando esa disminución al construir

²⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 482, Lista de los capitanes de puerto y subdelegados de marina de la comprensión de este apostadero, 1812, registro de Agustín Carrillo de Córdova. Mediante real patente del 6/5/1739 se le confirió ese empleo de manera perpetua.

²⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Vacaro a Valdés, Lima, 5/3/1784; doc. 21, Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784.

²⁹ Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina (en adelante AGS-Marina), legajo 413, doc. 855, Bonechea a Arriaga, Callao 17/12/1771.

³⁰ *Almanaques y Guías de Forasteros hasta 1808*. Mendiburu, *Diccionario Histórico...*, p. 150, entrada Tomás Ugarte y Liaño.

³¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 15, doc. 182; legajo 16, doc. 1.

una barraca donde los integrantes de la maestranza pudiesen alojarse. De acuerdo a la información que con dicho fin preparó Aycardo, que figura en el cuadro adjunto, el grueso de la maestranza eran 50 carpinteros y 60 calafates, a los que se sumaban diversos especialistas.³²

Esta cifra da un indicio del número total de matriculados, que indudablemente era mayor, pues en julio de ese mismo año se estaban empleando 49 carpinteros y 51 calafates en la *Santa Leocadia*, 10 carpinteros en el *Limeño*, y 12 carpinteros y 24 calafates en el *Peruano*, totalizando 146 individuos.³³

La subinspección de pertrechos, que formaba parte del ramo de ingenieros hidráulicos, tenía a su cargo la recorrida de los aparejos, el almacén general, y las obras del arsenal, tonelería y velamen.³⁴

El control de la marina mercante

A principios del siglo xvii se estableció el cargo de cosmógrafo mayor del reino del Perú, cuyas funciones esencialmente correspondían a las del mismo cargo en la Casa de Contratación de Sevilla. Entre ellas debía dictar clases y examinar a los pilotos, así como verificar las condiciones en que las naves se hacían a la mar.³⁵ Pero como muchas otras normas, las referidas a ese tipo de control sobre la actividad marítima se convirtieron poco a poco en letra muerta ante la resistencia de los navieros. Al establecerse la Real Armada en el Callao los comandantes de marina observaron que se producía un elevado número de accidentes en la navegación, atribuyéndolos a la poca preparación de los pilotos y al exceso en la carga de las naves.

³² Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 16, Lima 9/9/1799.

³³ Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 16, Lima 9/9/1799, copia inclusa, 27/7/1799.

³⁴ Mendiburu, *Diccionario Histórico...*, p. 150, entrada Tomás Ugarte y Liaño.

³⁵ Jorge Ortiz Sotelo, "Los cosmógrafos mayores del Perú", pp. 139-152; y "Los cosmógrafos mayores del siglo xvii", pp. 369-389.

Cuadro 2

Propuesta de la maestranza de marina, elaborada por el maestro mayor León Aycardo, 21 de septiembre de 1799

	carpintero de ribera	carpintero de banco	calafates	toneleros	aserradores (a destajo)	herrerros (por contrato)	armeros	hojalateros	corchadero	pintor	casillero	peones	veleros	total
capataz	1	1	1									2		5
maestro				1			1	1	1	1	1		2	8
corchadero														
primer oficial	5	2	8	4										19
segundo oficial	6	2	12											20
tercer oficial	8		12											20
oficial							1	1	3	1				6
maestro albañil				1										1
mozo	6	2	10											18
aprendiz	8	3	7											18
aprendiz menor	6		10											16
peones									6			30		36
Total	40	10	60	6	0	0	2	2	10	2	1	32	2	167

Fuente: AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara n° 16, Lima 9/9/1799, copia inclusa del 21/9/1799.

Para corregir esa situación, hacia 1775 el brigadier José de Somaglia presentó algunas propuestas, las mismas que dieron origen a una real orden del 8 de febrero de 1776 disponiendo la formación de un reglamento para la marina mercante. Organizado en 37 artículos, el proyecto fue remitido a la Secretaría de Marina en diciembre de ese mismo año y se vio sometido a un largo proceso de consultas con la Secretaría de Hacienda, retornando a Lima en febrero de 1784 para que opinaran tanto el virrey Teodoro de Croix (1784-1790) como el visitador general Jorge Escobedo y Alarcón. Uno de los temas que el reglamento consideraba era el establecimiento de una academia de pilotaje, para lo cual se pidió informe al teniente de fragata Juan de Hervé, nombrado piloto mayor de la Mar del Sur en 1774 por el virrey Amat, y al piloto José de Moraleda. Si bien ambos opinaron que tal academia podía establecerse en Lima, hubo que aguardar hasta 1791 para que finalmente se aprobara la formación de dicha institución. Mientras tanto, el 25 de septiembre de 1786 el virrey Croix promulgó un bando disponiendo que los pilotos de las naves que debían zarpar se presentaran al piloto mayor para ser examinados y recibir instrucciones; y que a su arribo le entregaran sus diarios para ser revisados.³⁶

Finalmente, tomando como base un contundente informe elaborado por el piloto José de Moraleda, en el que refería las causas de la pérdida de 37 embarcaciones entre fines de 1773 y 1790, en 1791 el virrey Francisco Gil de Taboada logró obtener la aprobación real para establecer una capitanía de puerto en el Callao para que controlara la actividad marítima y, dependiente de ella, la ya mencionada academia de náutica.³⁷ A la Capitanía de Puerto del Callao se le sumó en 1798 la de Valparaíso, y en 1801 otras dos en Guayaquil y Concepción, todas ellas sujetas a la Comandancia de Marina del Callao. No obstante, los navieros persistieron en sus intentos por evadir el control de la Real Armada que a través de esas instituciones se pretendía establecer.³⁸

³⁶ Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 242-246.

³⁷ AGN, "Real Tribunal del Consulado, Administrativo, Expediente de los diputados del Cuerpo de Navieros (1796-1801)", VIII, vol. 1, pp. 323-381. Citada en adelante como *CDIP*.

³⁸ AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 5552, Establecimiento de Capitanía en Valparaíso, 5/7/1798; Establecimiento de Capitanías en Guayaquil y Concepción, 13/3/1801.

Cuadro 3
Capitanes de puerto del Callao

1793-1800	capitán de fragata Agustín Mendoza y Arguedas
9/1801-9/1802	capitán de navío José Pascual de Vivero (interino)
6/1803-1821	capitán de fragata Fernando Camuñez
Valparaíso	
1798	alférez de navío Juan José de Mendoza
1802-1809	teniente de fragata Antonio Carbonara
1811	alférez de fragata Felipe Villavicencio
Guayaquil	
1802-1809	capitán de fragata Joaquín de Asunsolo
1811	teniente de fragata Joaquín Villalba
1812-1818	capitán de fragata José Llanos
1818-1819	capitán de fragata Joaquín Villalba
Concepción	
1802-1811	capitán de fragata José de Llanos
1818	teniente de navío graduado Pedro Tavira
1819	capitán de fragata José de Llanos

Un paso importante para fortalecer dicho control fue dado en agosto de 1799, cuando Ugarte elaboró una instrucción para los capitanes, maestros, pilotos y oficiales de mar de todos los buques del comercio de la Mar del Sur. Sus 37 artículos, que en esencia resumían las disposiciones de las ordenanzas de marina sobre este tema, merecieron la aprobación real a principios de 1801, y a fines de septiembre de ese año fue puesta en vigencia por las referidas capitanías de puerto.³⁹ Sin embargo, su aplicación no resultó sencilla, pues la real orden aprobatoria no había sido recibida por la Audiencia y, en consecuencia, no había sido formalmente comunicada al gremio de navieros, varios de los cuales se resistieron a acatarla.⁴⁰

Tras fracasar en un pedido individual por anular dichas normas,⁴¹ en 1799 el poderoso e influyente comerciante local, y propietario de la fragata *Merce-*

³⁹ Ídem.

⁴⁰ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n°184, Lima 22/10/1801; y Ugarte a Arredondo, n° 267, Lima 11/10/1801.

⁴¹ Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n°184, Lima 22/10/1801, anexo 1, Ugarte a Arredondo, n° 226, Lima 27/8/1801.

des, Domingo Ramírez de Arellano logró organizar a 20 navieros y presentar un expediente ante la Audiencia en el que planteaban restablecer “la quieta y pacífica e inmemorial costumbre y antigua posesión de usar libremente de nuestros buques, sin intervención de la Marina Real”, argumentando que ese tipo de regulaciones no debía regir en Indias “por no ser adaptables a su constitución y porque perjudicaría el bien común de los vasallos que dedican en estos reinos a tan importante ejercicio”.⁴² Ugarte sólo tuvo conocimiento de ese expediente a mediados de octubre de 1801, cuando la Audiencia se lo trasladó para que opinase.⁴³ Para entonces, el expediente había sido ampliado para anular también los aranceles fijados mediante real orden del 7 de julio de 1801 para el puerto del Callao y otros de la Mar del Sur, que consideraban pagos por ancoraje, limpieza de puerto, señales de humadas, capitanía de puerto, certificaciones de entradas y salidas, auxilios y multas por incumplimiento del reglamento de policía del puerto.⁴⁴ Los navieros retrucaron señalando que “trescientos años han transcurrido sin que haya necesitado el puerto de limpiarse”, ni debido pagar por cada viaje. Asimismo, indicaban que el arribo al Callao no presentaba peligro alguno y que en consecuencia una ayuda a la navegación como la señalada resultaba innecesaria.⁴⁵

Si bien en agosto de 1802 la Audiencia se pronunció mayoritariamente a favor del pedido de los navieros para anular el reglamento de marina mercante, señalando que las ordenanzas de marina no eran aplicables localmente, el virrey Avilés dispuso que continuara vigente mientras se consultaba el tema con Madrid, exceptuando temporalmente de su cumplimiento a los reclamantes.⁴⁶ Sin embargo, aun antes de que la referida consulta llegara a ser resuelta, una real orden reiteró la vigencia de ambas normas, ratificando de esa manera la autoridad de Ugarte sobre las naves mercantes.⁴⁷

⁴² AGN, Real Tribunal del Consulado, Administrativo, Expediente de los diputados del Cuerpo de Navieros (1796-1801), en *CDIP*, VIII, vol. 1, pp. 323-381.

⁴³ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 184, Lima 22/10/1801, Ugarte a Arredondo, n° 267, Lima 11/10/1801.

⁴⁴ MNM, ms. 2111/30.

⁴⁵ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, doc. 319, Lima 21/3/1803.

⁴⁶ Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 260, Lima 22/10/1802; Caballero a Avilés, 21/11/1802; y Vivero a Ugarte, Callao 8/3/1803.

⁴⁷ Ídem, legajo 32, doc. 319, Ugarte a Avilés, n° 470, Lima 15/3/1803; y legajo 33, doc. n° 335, Lima 26/5/1803.

Finalmente, los navieros debieron aceptar el control de la marina real, pero surgieron nuevos problemas al tratar de regular otros aspectos de la actividad marítima. Uno de ellos fue el referido al constante cambio de capitanes de buques. Tomando en cuenta el reglamento de 1799, en junio de 1804 Ugarte emitió una norma disponiendo que los propietarios de naves pagaran una fianza para la emisión de los pasaportes de navegación. La norma fue acatada, pero en 1808 el ya mencionado Domingo Ramírez de Arellano se negó a pagar los 27 000 pesos que se requerían como fianza para otorgarle patente de corso y navegación a su fragata *Mercedes*. Considerándola muy elevada, desistió en pedir esa patente, obteniendo la de navegación n° 510 luego que José Gambini aceptara actuar como fiador.⁴⁸

La Matrícula de Gente de Mar

Tripular y mantener sus naves era un viejo problema que todas las armadas debieron enfrentar, recurriendo para lo primero a tres tipos de fuentes: marinería voluntaria, gente levada y presidiarios o forzados; mientras que lo segundo era provisto por los carpinteros, calafates y otros oficios requeridos para el buen funcionamiento de las naves. En el caso español, todos ellos fueron registrados desde principios del siglo xvii en la llamada Matrícula de Gente de Mar, quedando sus integrantes sujetos a la autoridad y al fuero de marina. En el Perú dicho registro se implantó mediante real orden del 23 de agosto de 1776, “en los términos que la de España”, siendo publicada en agosto del siguiente año la ordenanza respectiva.⁴⁹

Efectuado el registro correspondiente, se encontró que en Lima y Callao había 68 carpinteros y 107 calafates, formando la matrícula de maestranza; los que unidos a 1 020 hombres de mar totalizaban 1 195 matriculados. A

⁴⁸ Ídem, legajo 44, doc. 1862, Vivero a Gil de Taboada n° 192, Lima 7/4/1808.

⁴⁹ AGS-Marina, Expediciones a Indias, legajo 418, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776; Oficiales, legajo 295, matrícula de Indias, 1778, n° 4, El Pardo 10/3/1778 al virrey del Perú; 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 Jáuregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo de 1780”, en adelante Guirior, *Memoria de gobierno*, pp. 112-113.

ellos se sumaban 201 hombres de mar en Arica, Iquique e Ilo, dando un gran total de 1396 personas, incluyendo en ese número a 138 indígenas que se encontraban sirviendo en la escuadra como artilleros, marineros y grumetes. Sobre estos últimos señaló el virrey Guirior en su memoria:⁵⁰

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

Pese a dejar de lado en ese registro inicial al puerto de Paita, donde existía un número considerable de gente de mar, principalmente pescadores indígenas, el sistema funcionó con las mismas limitaciones y dificultades que había tenido en España, a las que se sumaba el usualmente elevado número de desertiones que se producían tanto en el Callao como en otros puertos del Pacífico. Esto último fue enfrentado ofreciendo recompensas por la captura de desertores, siendo los indígenas de los alrededores de Callao y Lima los que mejor desempeñaban esa labor. Naturalmente, esa eficiencia iba en proporción al monto de la recompensa ofrecida, siendo así que en 1795 el capitán de navío Joaquín de Molina llegó a pagar 20 pesos por cada desertor capturado, lo que le permitió recuperar en pocos días a más de 300 marineros europeos. Cuando Ugarte decidió reducir ese monto a la mitad, sólo pudo recuperar 30 desertores en los primeros 29 meses de su mando.⁵¹

La fuente primaria de abastecimiento de gente de mar debía ser la matrícula, pero muchas veces los matriculados se encontraban sirviendo en naves mercantes, por lo que los comandantes navales se veían obligados a completar sus dotaciones con gente sin experiencia náutica, o echar mano de las tripulaciones mercantes, incluso por la fuerza. Sobre esto último resulta ilustrativa la información que proporciona Ugarte, señalando que desde enero de 1800 a junio de 1801 se tuvo que completar las dotaciones de los buques tomando gente de las naves del comercio, como a continuación se indica.⁵²

⁵⁰ Ídem, pp. 112-113.

⁵¹ AGMAB Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 289, Callao 1/11/1801.

⁵² Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 250, Bellavista, 18/6/1801.

Cuadro 4
Marinería mercante embarcada en buques del apostadero
entre enero de 1800 y junio de 1801

Fecha	procedencia	cantidad	destino
20/1/1800	fragata <i>Alderney</i>	31	<i>Castor</i>
	fragata <i>Alderney</i>	27	<i>Santa Leocadia</i>
	bergantín <i>San Rafael</i>	7	<i>Santa Leocadia</i>
	fragata <i>Peregrina</i>	13	<i>Santa Leocadia</i>
	fragata <i>San Francisco Xavier el Filipino</i>	12	<i>Limeño</i>
10/2/1800	de los buques arriba indicados	18	<i>Peruano</i>
	fragata <i>Águila</i>	7	<i>Limeño</i>
	fragata <i>Águila</i>	10	<i>Peruano</i>
	fragata <i>Piedad</i>	11	<i>Limeño</i>
	fragata <i>Piedad</i>	13	<i>Peruano</i>
9/11/1800	fragata <i>Ceres</i>	12	<i>Santa Leocadia</i>
	fragata <i>Ceres</i>	9	<i>Peruano</i>
	fragata <i>Rosa</i>	13	<i>Santa Leocadia</i>
	fragata <i>Rosa</i>	11	<i>Peruano</i>
	navío <i>Milagro</i>	35	<i>Santa Leocadia</i>
	navío <i>Milagro</i>	7	<i>Peruano</i>
12/2/1801	fragata <i>Carmen</i>	6	cañonera n° 2
9/3/1801	fragata <i>Triunfo</i>	4	corsaria <i>Orué</i>
15/6/1801	fragata <i>Rosalía</i>	17	<i>Peruano y Castor</i>
	bergantín <i>Carmen</i>	8	<i>Peruano y Castor</i>
	fragata <i>Valdiviano</i>	24	<i>Peruano y Castor</i>

Obviamente, esto generaba constantes fricciones con los navieros, y para aliviar esta situación Ugarte reformó la matrícula elaborando un nuevo reglamento a mediados de 1800. De ese modo, quedó organizada la matrícula en tres provincias: Guayaquil, Lima y Valparaíso, cada una al mando del respectivo capitán de puerto, quien tendría subdelegados en los otros puertos bajo su jurisdicción.⁵³

Sin embargo, en lugares como Guayaquil fue difícil poner en marcha el nuevo reglamento de matrícula, a pesar de que existían más de 500 carpinteros, calafates y otra gente de mar. El capitán de fragata Joaquín de Asunsolo,

⁵³ Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 295, Callao 1/11/1801.

capitán de ese puerto desde 1804, y en consecuencia comandante de su matrícula, debió enfrentar la tenaz oposición a su establecimiento por parte del gobernador Bartolomé Cucalón, quien consideraba que permitirlo le haría perder gente para la milicia del puerto.⁵⁴ Los reclamos de Asunsolo llevaron a que el 8 de noviembre de 1805 se emitiera una real orden disponiendo que Cucalón le entregase la matrícula de Guayaquil, la que finalmente quedó constituida al año siguiente.⁵⁵

En el caso del Callao, la comandancia militar de matrículas fue retenida inicialmente por el brigadier Ugarte, pero en mayo de 1803, poco antes de zarpar hacia España, dispuso que asumiera esa función el capitán de fragata José Pascual de Vivero, en su condición de capitán de puerto interino.⁵⁶ Poco después asumió este último cargo el capitán de fragata Fernando Camuñez, quien reclamó para sí la comandancia de matrículas, logrando que en enero de 1805 se dispusiera que tomase posesión de la misma, orden que fue reiterada en septiembre de 1806. Sin embargo, en su condición de comandante de marina interino, Vivero logró dilatar el cumplimiento de esas órdenes hasta principios de 1808.⁵⁷

Al parecer, lo que había detrás de esta insistencia de Vivero era su interés por permanecer en Lima, donde había formado familia, pues el arribo del brigadier Molina, comandante de marina titular, abría la posibilidad de que se le obligara a retornar a España. Vivero logró sortear este peligro pasando a ocupar otros cargos en la administración colonial, y luego de producida la independencia ingresó al servicio naval peruano.

No hemos podido obtener información seriada sobre la cantidad de matriculados en el Callao, pero la que poseemos entre 1802 y 1806 oscila entre 1131 y 1272 individuos. Si la comparamos con los 1195 que consigna Guirior en su memoria de gobierno en 1780, podemos concluir que se mantuvo más o menos constante. Tres eran las categorías en que dicha matrícula se organizó al final del periodo colonial: oficiales de mar, formada por contra maestres y guardianes; marinería de servicio; y carpinteros

⁵⁴ Ídem, legajo 41, carpeta 2060, Vivero a Gil de Taboada, Guayaquil 28/10/1806.

⁵⁵ Ídem, legajo 41, carpeta 1985, n° 40, Vivero a Gil de Taboada, n° 155.

⁵⁶ Ídem, legajo 33, doc. 328, Ugarte a Gil de Taboada, Lima 19/5/1803.

⁵⁷ Ídem, legajo 41, doc. 1850, Camuñez a Gil de Taboada, Callao 23/4/1806.

y calafates. A ellos se sumaban cinco cuadrillas de cargadores de playa, de diez hombres cada una.⁵⁸

La Capitanía de Puerto del Callao, la Academia Real de Náutica de Lima y el Cuerpo de Pilotos⁵⁹

Como parte del largo proceso iniciado por el virrey Guirior para controlar las actividades de la marina mercante nacional, el 1° de noviembre de 1791 se promulgó una real orden creando la Capitanía de Puerto del Callao y, dependiente de ella, una escuela para pilotos. El capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas fue nombrado capitán de puerto y se designó como su ayudante y encargado de la escuela al segundo piloto de la Armada Andrés Baleato.⁶⁰ Mendoza y Arguedas arribó al Callao a mediados de 1792, estableciendo la capitanía en un local que quedaba frente al muelle. Estuvo a cargo de la misma hasta mayo de 1801, cuando por razones de salud se retiró del servicio, quedando asignado al Departamento de Cádiz pero con autorización para residir en Lima. Fue reemplazado interinamente por el capitán de fragata José Pascual de Vivero, hasta que en mayo de 1803 asumió el cargo de capitán de puerto su nuevo titular, el de igual grado Fernando Camuñez, quien lo ejerció hasta el retiro de la Real Armada del Perú.⁶¹

Por su parte, Baleato había arribado al Perú en 1790 con el virrey Francisco Gil de Taboada, quien facilitó dos habitaciones del palacio virreinal para que se estableciera la escuela bajo el título de Academia Real de Náutica de Lima. Para octubre de 1793 habían llegado varios de los textos e instrumentos para los cursos que debían dictarse, de acuerdo a las directivas del comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos: aritmética, geometría elemental

⁵⁸ *Guías de forasteros* de 1803 a 1807.

⁵⁹ Jorge Ortiz Sotelo, "La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana", pp. 179-197.

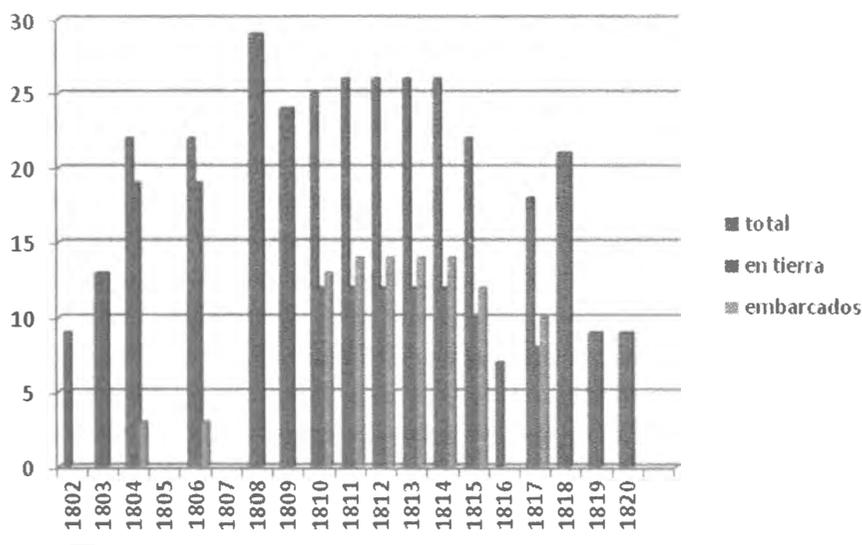
⁶⁰ AGMAB, Puertos, Capitanías, Generalidad, legajo 5551, Creación de la Capitanía de Puerto del Callao.

⁶¹ Jorge Ortiz Sotelo, "Agustín Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao", pp. 69-78. Sobre Camuñez véase Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú (en adelante MNAAH), ms. 823, solicitud de Camuñez al Rey, Callao 23/3/1821.

y práctica, trigonometría plana y esférica, cosmografía, cuestiones astronómicas y náutica. Con ese material inicial las clases comenzaron poco tiempo después, debiendo asistir a las mismas no sólo quienes deseaban aprender el pilotaje sino quienes ejerciéndolo debían perfeccionar sus conocimientos para poder obtener las certificaciones que la Capitanía de Puerto requería.

No contamos con un listado de los alumnos de la Academia, pero sabemos que hasta 1800 sumaban unos 40, y que para mayo de 1816 se habían asentado 223 de ellos en su libro matriz, si bien no todos completaban sus estudios y pasaban a ser parte del Cuerpo de Pilotos.⁶²

Gráfico 1



Fuente: Calendarios y Almanacos Peruanos y Guías de Forasteros de los años mencionados.

Entre 1794 y 1821 la Academia contó con cuatro directores, que a la vez ejercían la función de ayudantes o representantes locales del comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos. El primero fue el ya mencionado capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas, cuyas funciones como capitán de puerto del

⁶² AGMAB, Pilotos, asuntos personales, Andrés Baleato, resumen fechado 25/5/1801. MNM, antigua signatura Pasaportes (Colección Guillén), tomo IV, Lima 1820, f. 35, Academia Real de Náutica de Lima, asiento del meritorio agregado al pilotaje Ignacio Mariátegui, firmado por Andrés Baleato.

Callao y su quebrantada salud le dificultaron ejercer la supervisión de la Academia, por lo que el 28 de marzo de 1798 fue sustituido por el primer piloto y teniente de fragata José de Moraleda. No obstante, la designación de Moraleda fue más nominal que real, pues durante los siguientes ocho años pasó muy poco tiempo en Lima y mucho más como comandante de la corbeta *Castor* cruzando frente a las costas del virreinato y realizando una prolongada expedición hidrográfica a Centroamérica.⁶³ En agosto de 1805 se nombró al teniente de fragata Juan Díaz Maqueda para que relevara a Moraleda, pero por diversos motivos sólo pudo llegar al Callao en mayo de 1809. Permaneció al frente de la Academia hasta 1816, cuando retornó a España,⁶⁴ siendo reemplazado por el teniente de fragata Juan Montero Espinoza, quien ejerció esas funciones hasta el final del periodo colonial.⁶⁵

Al margen de los directores, el principal personaje de la Academia fue el ya mencionado piloto Baleato, quien fue su primer maestro desde su establecimiento hasta su cierre en julio de 1821. Su labor trascendió la enseñanza, siendo igual o quizá más importante su aporte a la cartografía y a la geografía peruana al haber reunido una gran cantidad de información en lo que pasó a denominarse el Depósito Hidrográfico de Lima. La mayor parte de ese material se dispersó en los tumultuosos años iniciales de la república, perdiéndose una parte sustantiva de los mismos, pero muchos de los mapas y documentos que remitió con regularidad a España lograron conservarse en el Depósito Hidrográfico de Madrid, a donde Baleato pasó a servir luego de retirarse del Perú, y hoy se encuentran en el Museo Naval de esa ciudad.⁶⁶

Con el fin de aliviar la recargada labor de Baleato, en 1806 se nombró segundo maestro al segundo piloto particular Eduardo Carrasco Toro, quien ejerció dicha labor hasta 1816, cuando fue dado de baja por conspirar contra el régimen realista. Producida la independencia asumió la dirección de la

⁶³ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de oficiales mayores y gente de mar, 1801; Listas de Cádiz, 8118/52, *Castor*.

⁶⁴ José Ignacio González-Aller Hierro, "Officers and Supernumeraries on the Malaspina Expedition", III, pp. 340-341.

⁶⁵ AGMAB, Pilotos, Listas de Pilotos, legajo 3396, libro donde están anotadas las planas mayor de pilotos de los tres departamentos, 1820; Expediciones a Indias, legajo 57, 29/5/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 3, Lima 21/9/1816.

⁶⁶ Jorge Ortiz Sotelo, "Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana", pp. 603-614.

Escuela Central de Marina, llegando a ser contralmirante y cosmógrafo mayor de la República.⁶⁷ También sirvieron en la Academia el matemático Pedro Álvarez Borrego, quien entre 1800 y 1819 figura como maestro instrumentista o encargado de los instrumentos náuticos, y el comerciante genovés José Gambini, quien en 1806 fue transferido de la Secretaría de Cámara del virrey como traductor, figurando como tal al menos hasta 1815.⁶⁸ Asimismo, en junio de 1811 se admitió al servicio al tercer piloto Manuel García como ayudante en las labores cartográficas.⁶⁹ Al igual que Carrasco, García había estudiado en la Academia y sirvió después en la Armada peruana, ejerciendo también la docencia en la Escuela Central de Marina.

Desde su establecimiento, la Academia funcionó en dos ambientes del palacio virreinal, pero en 1806 se le asignaron otros dos en el vecino Cuartel de los Desamparados. 11 años más tarde pasó al local del antiguo hospital de marineros del Espíritu Santo, que había dejado de funcionar como tal desde 1791, donde continuó sus labores hasta julio de 1821.

Tal como se ha señalado, las regulaciones fijadas por el comandante general del Cuerpo de Pilotos demandaban que para que una nave pudiera zarpar debía contar con cierto número de pilotos examinados para ejercer su oficio de manera apropiada. En el caso del Mar del Sur dicho examen corrió por cuenta del cosmógrafo mayor hasta principios del siglo XVIII. Posteriormente, ya hacia 1774, quien tuvo a su cargo tal examen fue el teniente de fragata y piloto mayor Juan de Hervé; y a partir del establecimiento de la Academia Real de Náutica de Lima por su director, quien a su vez era ayudante, o representante, del comandante del Cuerpo de Pilotos. No obstante esto último, en la práctica quien tuvo a su cargo estos exámenes fue el maestro de la Academia, segundo piloto Andrés Baleato.

En 1803 Baleato señaló que cuando se hizo cargo de su función se pudo percatar de “que ninguno de los buques traía más de un piloto, y emprendiendo los exámenes halló pocos que merecieran tal nombre”. Para tratar

⁶⁷ Jorge Ortiz Sotelo, *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865*.

⁶⁸ Gabriel Moreno, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1802*; y José Gregorio Paredes, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1815*, y *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1819*.

⁶⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Lista de la oficialidad de Guerra y Mayores, 1809.

de aliviar este problema se otorgaron algunas licencias a extranjeros, entre ellos a los lisboetas Gregorio Piñero y Antonio Barrios (1794), y al francés Juan Bautista Basmeson (1796). A principios del siglo XIX el número de naves registradas en el Callao aumentó de manera notoria, y en 1803 se contaba con 29 fragatas, 17 bergantines y paquebotes y 2 goletas, a los que se sumaban los 5 buques del apostadero, totalizando 53 embarcaciones mayores. Para dotarlas sólo se contaba con 10 primeros pilotos del comercio, 4 habilitados, 8 segundos pilotos y 2 habilitados, 4 pilotos que aún no habían sido examinados por estar ausentes, y otros 11 sin distinción de clase. A ellos se sumaban 2 segundos pilotos y 1 pilotín de la Armada, totalizando 42 individuos. Para cubrir el déficit hubo que habilitar pilotines y algunos extranjeros más, entre ellos a un siciliano, un francés de Saint Maló y al menos un británico.⁷⁰

Con base en su experiencia y conocimiento, los pilotos examinados eran clasificados en cinco categorías: primeros, segundos, terceros, pilotines y prácticos. No conocemos cuántos pilotos examinados hubo durante el siglo XVIII, pero las siempre útiles guías de forasteros de Lima brindan esa información para los últimos 20 años del periodo colonial, conforme puede verse en el cuadro siguiente. Cabe precisar que no se posee información para los años 1805, 1807 y 1809.

El Hospital Naval⁷¹

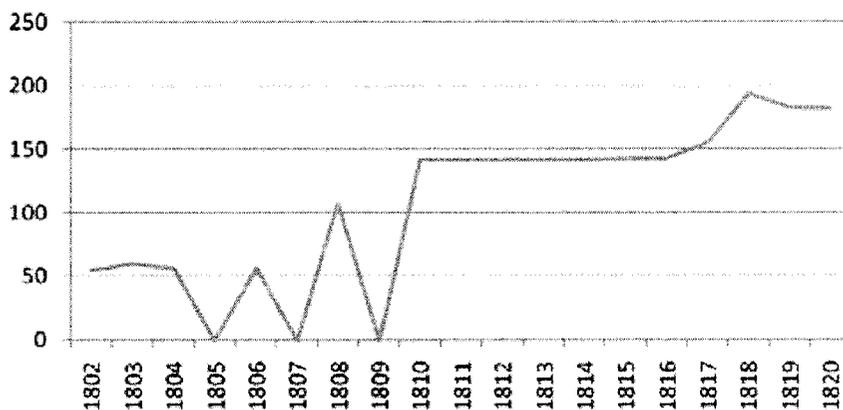
Tras la destrucción del Callao y el establecimiento del pueblo de Bellavista, el virrey José Antonio Manso de Velasco consideró conveniente dotarlo con un hospital para atender a los numerosos enfermos con que llegaban las naves al puerto, especialmente luego del largo tránsito desde España. En consecuencia, procuró que el viejo hospital de marineros de la calle del Espíritu Santo, cuyo local limeño había quedado dañado por el terremoto

⁷⁰ AGMAB, Pilotos, legajo 3376, Expediente solicitando que se envíen 20 pilotos de la metrópoli, mientras la Escuela Náutica forma a los pilotos para la Mar del Sur, Madrid 7/12/1803. Ver en particular el informe de Baleato del 6/5/1803, pero hay varias otras referencias a extranjeros que son examinados como pilotos.

⁷¹ Jorge Ortiz Sotelo, "Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato", pp. 85-98.

de 1746, se trasladara a esa nueva población, pero por diversos motivos el tema seguía pendiente el 9 de abril de 1770, cuando la nave francesa *St Jean-Baptiste* arribó al Callao con la mayor parte de su dotación afectada por el escorbuto.

Gráfico 2
Pilotos matriculados en el Callao



Fuente: Calendarios y Almanques Peruanos y Guías de Forasteros de los años mencionados.

El *St Jean-Baptiste* había zarpado casi un año atrás del puerto de Pondicherry, en la India, con 194 hombres a bordo, arribando a las costas peruanas luego de perder a 81 de ellos víctimas de escorbuto, y a 3 más, incluido el capitán Jean-François-Marie de Surville, ahogados en Chilca al intentar bajar a la playa.⁷² Para evitar que la enfermedad se propalara a la población se dispuso que:⁷³

en la casa de Bellavista que era de los Regulares expatriados se prepare un Hospital cómodo a donde se conduzcan los enfermos que vaya remitiendo de a bordo

⁷² John Dunmore (editor), *The Expedition of the St. Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770*.

⁷³ AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, libro 3, "Cuenta de los gastos emprendidos en el navío francés nombrado *San Juan Baptista* desde 9 de abril de 1770, que arribó a este puerto, hasta fin de septiembre de 1772 que cesó y corre a cargo de Dn. Antonio Joseph de Ybarra, factor, juez y oficial real de las Cajas de Lima y de turno en el Callao. Año de 1772".

dicho teniente coronel con expresión de nombres y oficios e intervención del médico y cirujano del presidio.

Los enfermos fueron desembarcados a partir del día siguiente del arribo de la nave francesa y para el 20 de abril ya habían sido trasladados 75 de ellos, 8 de los cuales habían fallecido. La *St Jean-Baptiste* habría de permanecer retenida en el Callao hasta 1773, lapso durante el cual morirían 15 tripulantes más. Los cuidados iniciales de estos enfermos estuvieron a cargo del médico Francisco Cuzider, pero a partir del 20 de abril asumió esa labor el médico de la nave, Pierre Dulucq.⁷⁴

La administración de este improvisado hospital fue encomendada el 7 de julio de 1770 a los bethlemitas, que al año siguiente debieron mudarse a una casa alquilada a Diego de Heuler mientras se construía un hospital en la hacienda Bocanegra, que también había sido de los jesuitas, “donde se curasen los vecinos de aquel contorno sin excepción de hombres y mugeres, calidades y clases, como no menos los soldados que residen en el Presidio del Real Felipe, y la tropa y tripulación de los Navíos del Rey”.⁷⁵ Fue en ese local donde se atendieron los enfermos de los navíos *Astuto*, *San Lorenzo*, *Septentrión* y *San José el Peruano*, así como los de varias fragatas de la Real Armada estacionadas en el Callao desde mediados de 1770.⁷⁶

Los trabajos en la hacienda Bocanegra no habían avanzado en lo más mínimo hasta diciembre de 1774, cuando la visitó Cristóbal Francisco Rodríguez, director general de la Junta de Temporalidades. Con base en su recomendación se acordó separar a los padres bethlemitas de la obra propiamente dicha y entregarles la capilla del antiguo colegio jesuita, donde se había alojado a los enfermos del *St Jean-Baptiste*; por otra parte, el colegio mismo fue puesto a cargo de Antonio Girabaste, maestre de víveres del navío *San José el Peruano*, y contralor del hospital provisional de Bellavista.⁷⁷

Las obras del hospital fueron concluidas en 1776, a un costo total de 66 152 pesos y 4 reales, suma a la que había que agregar el valor de un terreno

⁷⁴ Ídem.; Dunmore, *The Expedition of the St. Jean-Baptiste...*

⁷⁵ Juan B. Lastres, *Historia de la Medicina Peruana*, pp. 201-202.

⁷⁶ Instituto Riva-Agüero, colección Maldonado, A126, Ybarra a Amat, Lima 4/9/177.

⁷⁷ Ídem, A127, Rodríguez a Amat, Lima 17/12/1774.

de propiedad de Manuel de Aguilar que hubo que comprar para levantar los servicios complementarios para atender a las cuatro salas donde se debían alojar los enfermos del ejército, la armada y también de la localidad.⁷⁸

Los bethlemitas fueron finalmente separados del hospital en 1783, “a causa de la mala administración que de él hicieron”,⁷⁹ y la supervisión del mismo pasó a estar a cargo del contador de uno de los buques de la Real Armada estacionados en el Callao. De esos mismos buques se proveía al hospital con médicos, capellanes, enfermeros, cabos de vela y los seis sirvientes que cada sala requería, “a quienes se abonará su ración y sueldo como a bordo, y servirá esta caritativa ocupación de mérito para sus ascensos”.⁸⁰

Eso fue lo que se hizo en 1790, al arribar al Callao las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, cuyos enfermos fueron remitidos al referido hospital para ser atendidos “en Sala separada, bajo la inspección de nuestros cirujanos, y a el cargo inmediato del sangrador de la *Atrevida*”.⁸¹ Debieron ser los gastos médicos en que se incurrieron a causa de esta expedición los que llevaron al virrey Francisco Gil de Taboada a determinar el cierre del hospital en septiembre de ese año, disponiendo que los enfermos que quedaban fuesen trasladados a los hospitales de San Andrés y Santa Ana, en Lima, y que se habilitaran 12 camas en la fortaleza del Callao para atender al personal de tropa o marinería “que se accidentasen repentinamente”.⁸² Fue por ello que cuando dicha expedición llegó al Callao por segunda vez, a fines de junio de 1793, sus enfermos fueron enviados a “un Hospital particular de los Barrios que hay en Lima”, entre ellos el de San Bartolomé, destinado a negros y mulatos libres.⁸³

Poco después, en enero de 1795, se reabrió el Hospital de Marina en Bellavista, “habiéndose formado expediente por los jefes de la Real Armada

⁷⁸ Ídem, Al28, Lima, 30/3/1781. Lastres, *Historia de la Medicina Peruana...*, II, pp. 201-202.

⁷⁹ Schwab, *Reales cédulas, reales órdenes...*, p. 183, refiere una real orden del 29/5/1784.

⁸⁰ BNP, ms. C.398, Actas de la Junta del Apostadero, junta del 11/5/1796.

⁸¹ Alejandro Malaspina, *Diario General del Viaje*. I, p. 170.

⁸² Francisco Gil de Taboada, “Relación de gobierno del excmo. Señor virrey del Perú, Frey Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a su sucesor el Excmo. Señor Barón de Vallenari. Año 1796” en *Memorias de los vireyes...*, VI (en adelante Gil de Taboada, *Memoria de gobierno*), pp. 40-41. Salvador Clavijo y Clavijo, *La trayectoria hospitalaria de la Armada Española*, pp. 260-62.

⁸³ MNM, ms. 751, f. 102. Pablo Antón Solé, “Los padrones de cumplimiento pascual de la Expedición Malaspina: 1790-1794”, p. 237.

sobre la mala asistencia que experimentaban los enfermos de sus buques".⁸⁴ Sin embargo, la irregular presencia de estas naves motivó que los gastos del hospital se incrementasen al tener que pagar salarios que no habían sido contemplados. Un ejemplo de ello lo tenemos en mayo de 1796, cuando arribó al Callao la escuadra de Ignacio María de Álava, designándose al capellán de la fragata *Astrea* para que preste servicios en el hospital. A fines de noviembre, cuando ya esa escuadra había zarpado, y la *Astrea* estaba lista para hacer lo propio en demanda de España, la Junta del Apostadero se vio obligada a contratar un capellán provisional para atender las necesidades espirituales de los 41 enfermos que quedaban en el hospital.⁸⁵

Las necesidades logísticas del hospital de Bellavista, y también de los buques, fueron provistas por asentistas, conociéndose los nombres de dos de ellos: Antonio Coronel y Luis Montes. El primero fue proveedor de víveres y abastecimientos entre 1791 y 1801, mientras que Montes cumplió similar función con las medicinas al menos desde 1794 hasta 1804.⁸⁶ Por su parte, al restablecerse el Ministerio de la Real Hacienda de Marina, uno de sus miembros pasó a ser contralor del hospital, ejerciendo dicha función entre 1796 y 1808 el contador de navío Francisco de Miangolarra, siendo reemplazado por el contador de fragata Antonio Allegue del Villar. En 1809 asumió esa labor el oficial segundo Francisco Ortega, quien permaneció en ese cargo hasta el final del periodo colonial.⁸⁷

Como ya se señaló, el personal médico varió en función a los buques presentes en la bahía, encontrando que en 1796 y 1797 sirvió dicho cargo el primer cirujano de marina Bartolomé Coronilla, siendo reemplazado hasta fines de diciembre de 1799 por Ignacio Udías, mientras que José María Velis sirvió brevemente en el hospital en abril y mayo de 1798 "por el excesivo número de enfermos".⁸⁸ En 1799 Ugarte logró que se designara un

⁸⁴ Gil de Taboada, *Memoria de gobierno...*, p. 40.

⁸⁵ BNP, ms. C.398, Actas de la Junta del Apostadero, juntas del 11/5 y 25/11/1796.

⁸⁶ Ídem, juntas del 5/8/1796, noviembre de 1796, 16/8 y 27/8/1799

⁸⁷ Ídem, junta del 6/1/1796. AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Lista de los oficiales del Ministerio de Marina empleados en el Apostadero del Callao, 1799-1803. *Almanaque Peruano y Guía de Forastero...* 1809, 1811 y 1821.

⁸⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de Oficiales mayores y Gente de Mar del Apostadero del Callao, 1797.

médico cirujano, de aquellos recién egresados del Real Colegio de Cirujía de la Armada, “que disfrutando los goces de embarcado, se encargue de todo lo relativo a su facultad en aquella marina de S. M. y mercante, celando la asistencia facultativa del Hospital de Buena Vista”.⁸⁹ El designado fue el doctor Pedro Belomo, quien alcanzó cierta fama al introducir en el Perú la vacuna jenneriana contra la viruela en 1805.⁹⁰ Belomo asumió el cargo de director del Cuerpo de Profesores de la Armada y del Apostadero del Callao el 1º de mayo de 1804,⁹¹ falleciendo en el Hospital de Bellavista el 22 de abril de 1809.⁹² A partir del 14 de noviembre de 1802 encontramos como cirujano del hospital a Rafael Gutiérrez Corona, quien había servido en el bergantín *Limeño*, siendo reemplazado en 1818 por Mariano Rivera.⁹³

El número de atendidos en el hospital varió en función a la presencia de naves en el puerto, contándose con información para el periodo 1801-1816, conforme se indica en el gráfico 3.

La Real Compañía de Filipinas

Una de las funciones del apostadero del Callao fue la de apoyar a la Real Compañía de Filipinas. Establecida en 1785 con el propósito de fortalecer la economía de esa lejana colonia, la compañía tenía el monopolio comercial entre Manila, punto concentrador del comercio con Asia, y los puertos peninsulares y sudamericanos. Como parte de ese esquema se establecieron casas comerciales o factorías en diversos puntos, entre ellos el Callao, donde la Compañía podía vender bienes europeos y exportar los que se requiriesen en el mercado filipino para abastecer la demanda local y asiática. La casa

⁸⁹ MNM, ms. 1172, cirujanos y médicos, 2/7 y 25/9/1801.

⁹⁰ Lastres, *Historia de la Medicina Peruana*, III, cap. III. Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú V*, pp. 165-169. Clavijo, *La trayectoria hospitalaria...*, p. 262.

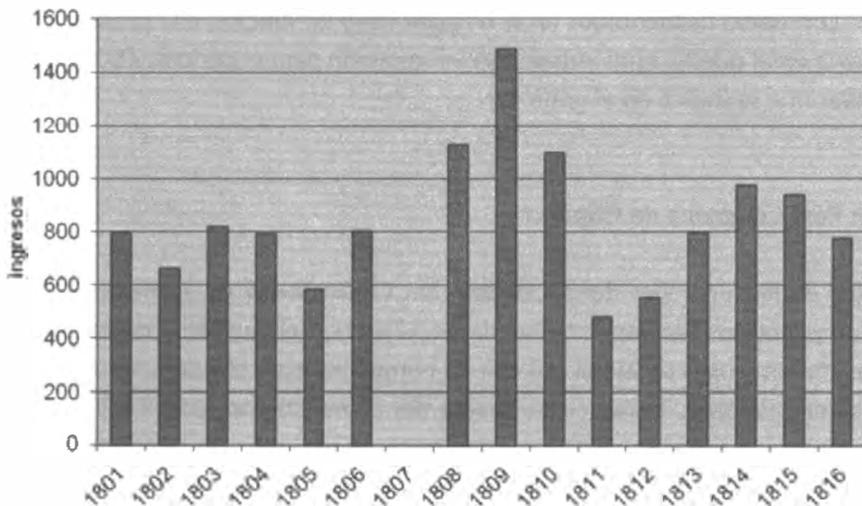
⁹¹ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de los oficiales mayores y demás individuos de mar del Apostadero del Callao 1802.

⁹² Ídem, Apostaderos en América, legajo 480, Lista de la oficialidad de guerra y mayores que tienen destino en este Apostadero, 1807.

⁹³ *Almanaque Peruano y Guías de Forasteros...* AGMAB, Lista de los oficiales del Ministerio de Marina empleados en el Apostadero del Callao, 1803-1807; Depósito de los oficiales mayores y demás individuos de mar del Apostadero del Callao 1802.

comercial limeña quedó a cargo de seis factores, organizados por pares, un peninsular y un criollo, pero en la práctica quien estuvo al frente de la misma durante sus años iniciales fue Isidro de Abarca, conde de San Isidro (1786-1802), siendo sucedido primero por Josef González Gutiérrez, conde de Fuente González (1802-1805), y luego por el hijo de este último, conde de Villar de Fuentes. A partir de 1806 asumieron la administración de la casa limeña Juan Bautista Oyarzábal y Pedro de Abadía.⁹⁴

Gráfico 3
Hospital de Marina de Bellavista
Ingresos



Fuente: Calendarios, Almanques Peruanos y Guías de Forasteros de los años mencionados.

Para llevar adelante sus actividades la Compañía utilizó tanto buques propios como de la Real Armada, empleando en algunos casos a oficiales navales para comandar sus naves. De los 42 arribos de naves de la compañía al Callao que Ramiro Flores identifica entre 1786 y 1819,⁹⁵ dos correspondieron a fraga-

⁹⁴ Ramiro Alberto Flores Guzmán, "Un proyecto comercial borbónico a fines del siglo XVIII, la Real Compañía de Filipinas en el Perú (1785-1820)", pp. 64-71 y 77-84.

⁹⁵ Ídem, p. 212.

tas de la Armada, y nueve a naves al mando de oficiales de marina, conforme se indica en el listado de buques del anexo 2.⁹⁶

Por tales razones, los comandantes de marina tanto del Callao como de Manila tuvieron alguna injerencia en las actividades de la compañía. Tal fue el caso de la fragata *Los Placeres*, cuyo capitán se negó a zarpar del Callao en 1789 por considerar que había avanzado demasiado la estación y querer evitar la temporada de monzones. Ante esto, y a pedido del conde de San Isidro, fueron nombrados oficiales de marina para que se hicieran cargo de la nave. Algo similar sucedió en mayo de 1802 con la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, alias *Nuestra Señora de la Paz*, que había arribado a fines de abril procedente de San Sebastián para dirigirse a Manila. Su capitán, Vicente María de Fernández, consideró conveniente esperar hasta octubre para continuar su viaje. Sometido el caso a consulta de Ugarte, éste opinó que si bien la fragata necesitaba algunas reparaciones en la arboladura, debía proseguir viaje.⁹⁷

Pese a ello, el capitán Fernández solicitó ser relevado de su cargo porque el 19 de junio, “jugando a la pelota, de resultas de una violenta contorsión sintió un crujido en la cadera y lomos, y conoció por el dolor que se había lastimado”.⁹⁸ El teniente de fragata Miguel de Iriarte testificó sobre este hecho indicando que estuvo presente⁹⁹

en el juego de pelota sito en la calle de Jesús María viendo uno de los muchos partidos con que diariamente se entretienen los concurrentes, fue uno de los jugadores Vicente María de Fernández, quien en las varias acciones que refiere aquel ejercicio se precipitó con una caída, de que reparado vino hacia mí quejándose, y me aseguró se había lastimado.

⁹⁶ Las fragatas de la Armada fueron la *Atocha* y la *Santa Rufina*, arribadas en 1787 y 1788, respectivamente. Sobre la primera véase Dario Manfredi, *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina con la fregata di S.M.C. “Astrea”, 1786-1788*; y sobre la segunda AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 7, Sorondo a Valdés, Lima 16/1/1788. La *Águila Imperial* y la *Santa Gertrudis*, mencionadas por Flores en 1790 y 1804, no fueron naves de la Armada [“Un proyecto comercial borbónico...”, pp. 89-90 y 99].

⁹⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 236, Lima 24/6/1802. Lourdes Díaz-Trechuelo, “La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, p. 377.

⁹⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 236, Lima 24/6/1802, anexo informe de los cirujanos de marina Corona y Baeza, Lima 6/7/1802.

⁹⁹ Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 236, Lima 24/6/1802, anexo informe de Iriarte, Lima 6/7/1802.

Más allá de la curiosidad que nos despierta este juego de pelota, lo cierto es que el conde de Fuente González solicitó a Ugarte designar dos oficiales para reemplazar tanto al mencionado capitán como al primer piloto Martín de Larrañaga, siendo nombrados para ello el alférez de navío Juan Latre y el segundo piloto Francisco Zunico. Asimismo, se le proporcionó algunos tripulantes pues durante la larga estada del *Santo Domingo* en el puerto había sufrido varias deserciones. Latre se hizo cargo del mando de esa nave el 11 de julio y seis días después zarpó hacia Manila conduciendo 1 004 400 pesos de la Compañía, 17 cajas de libros, máquinas y 25 sacos de cacao.¹⁰⁰ La travesía fue larga y peligrosa por la temporada, pero a fines de diciembre, tras 161 días, la *Santo Domingo* arribó a Cavite.¹⁰¹

En Manila se había establecido un apostadero naval al mando del general Ignacio María de Álava, quien a pedido de los factores de la compañía eventualmente designó oficiales para dirigir sus naves. Tal fue el caso del *San Francisco Javier*, alias el *Filipino*, que al mando del teniente de fragata Juan Antonio de Ibargoitia Zamacona arribó al Callao en febrero de 1800.¹⁰² Algo similar sucedió con el *San Rafael*, que fondeó en este puerto en octubre de 1801 al mando del teniente de fragata Domingo Navarro;¹⁰³ y nuevamente en mayo de 1803 a órdenes del teniente de navío Miguel de Sierra Donestebe, con dos oficiales más como parte de su dotación.¹⁰⁴

No faltaron los buques de la compañía que salieron de Cádiz al mando de oficiales navales, siendo ese el caso de la *San Fernando*, que tras dirigirse a Manila por la vía de Buena Esperanza arribó al Callao a fines de 1807 al mando de un alférez de fragata.¹⁰⁵

¹⁰⁰ Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 247, Lima 9/8/1802. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, II, pp. 443-444.

¹⁰¹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 327, Lima 18/5/1803. MNM, ms. 577, doc. 2. Díaz-Trechuelo, "La Real Compañía de Filipinas...", p. 377.

¹⁰² MNM, ms. 145; ms. 582, doc. 1 bis.

¹⁰³ MNM, ms. 577, doc. 11.

¹⁰⁴ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 326, Lima 18/5/1803. MNM, ms. 272, doc. 5, ff. 11-16; ms. 577, doc. 12.

¹⁰⁵ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 14/11/1808, Vivero a Gil de Taboada n° 49, Lima 26/1/1808.